Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

33 652 Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 40 VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 maart 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 3 februari 2016 overleg gevoerd met Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu over:

– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 oktober 2015 houdende de aanbieding van de 3e Voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 36);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 januari 2016 met de beantwoording van de vragen van de commissie over de 3e Voortgangsrapportage ERTMS en de pilot dual signalling (Kamerstuk 33 652, nr. 36);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 oktober 2015 inzake de rapportage over de uitkomsten van de ERTMS Dual Signalling Pilot Amsterdam-Utrecht (Kamerstuk 33 652, nr. 37);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 september 2015 met de aanbieding van en de reactie op het ILT-onderzoek «Verbeteringen in het prestatiegericht onderhoud door ProRail» (Kamerstuk 29 984, nr. 619);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 augustus 2015 met de aanbieding van de quick scan naar de ontsporingsrisico's bij spoorvoertuigen zonder baanschuiver (Kamerstuk 29 893, nr. 197);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 maart 2015 met de reactie op het verzoek van het lid Bashir, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 31 maart 2015, over het bericht «NS rijdt jaren met onveilige treinen» (Kamerstuk 29 893, nr. 189);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 november 2015 over stoptonendseinpassages (Kamerstuk 29 893, nr. 198);**
– **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 december 2015 over stoptonendseinpassages (Kamerstuk 29 893, nr. 199);**

kst-33652-40
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 december 2015 over de voortgang van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en het programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (programma NABO) (Kamerstuk 29 893, nr. 201)**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 december 2015 inzake de actualisatie van het railveiligheidsbeleid (Kamerstuk 29 893, nr. 200).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Harbers
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: De Boer, Remco Dijkstra, Harbers, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Smaling en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Dijksma van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 11.31 uur.

De **voorzitter**: Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en haar ambtenaren welkom. Ik stel een spreektijd in eerste termijn voor van vijf minuten per fractie met twee interrupties. De procedure begint wat bijzonder, want wij beginnen met de termijn van de rapporteur ERTMS, waarin geen ruimte is voor interrupties. Meteen daarna zal de Staatssecretaris reageren op het verslag van de rapporteur, ook zonder interrupties. Pas daarna begint het reguliere debat. Ik geef het woord aan de rapporteur ERTMS, het lid Remco Dijkstra, voor zijn verslag.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Het project ERTMS (European Rail Traffic Management System) nadert een «go/no go»-punt. Het moment van aanbesteding komt dichterbij. Tegelijkertijd speelt de parlementaire enquête Fyra een belangrijke rol.
Er is ook een nieuwe werkelijkheid, want vanuit de Europese Commissie komt er een andere planning over ERTMS. De stand van zaken van de programmabeheersing roept wat vragen op. De Kamerleden hebben in totaal 57 vragen gesteld en de antwoorden daarop leveren ook wat nieuwe inzichten op. Ik heb daarom een aantal zorgpunten.
Allereerst zijn uit het Fyra-debacle lessen te trekken. De Kamer moet haar controlerende taak kritischer vervullen en helder zijn. Wat krijgen we, wat kost het en wanneer is het klaar? Als we dan stoppen of vertragen, wat gebeurt er dan? Wat doen we in de tussentijd? Niemand wil een sluimerend miljardenproject of later als getuige opdraven in een mogelijke parlementaire enquête over ERTMS, want wie gaat dan uitleggen dat de planning mislukte, dat de gekozen technologie niet aansloot of dat het budget fors werd overschreden? Ik wil dat niet.
Laat ik positief zijn. Zolang wij doorgaan, staat natuurlijk het doel voorop: een ERTMS dat voldoet aan de doelstellingen die wij als uitgangspunt hebben, namelijk primair de veiligheid, interoperabiliteit, snelheid, capaciteit en betrouwbaarheid. In normalemensentaal: goede prijs-kwaliteit, een beheersbaar project en waar voor ons belastinggeld. De Staatssecretaris stuurde op 14 januari jl. een brief naar de Kamer waarin zij een pas op de plaats maakt. De volgende overwegingen liggen hieraan ten grondslag.
Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid wordt geconcludeerd dat er meer tijd genomen moet worden om tot een realistische planning en een uitrolstrategie te komen. Grote lidstaten zoals Duitsland en Frankrijk kunnen hun toezeggingen voor 2020 niet gestand doen. De Europese Commissie past de planning aan en Nederland wil vanzelfsprekend in de pas lopen met de ons omliggende landen. Er zijn lessen van elkaar te leren en ervaringen te delen.
Er is een afkeurende controleverklaring van de Auditdienst Rijk (ADR) over 2014. Helaas is het aannemelijk dat dit ook het geval is over 2015. Zoals ik al zei, heeft het team programmabeheersing gewoon tijd nodig om de juiste producten te leveren. En er zijn actuele infrastructurele knelpunten zoals station Schiphol, waarvoor simpelweg het budget nu ontbreekt.
De Staatssecretaris wil de Kamer in april nader informeren. De derde voortgangsrapportage, die gaat over de periode januari tot en met juni 2015, en de lessen uit de Fyra-enquête roepen bij mij de volgende paar vragen op.

Ten eerste. Er ontbreekt informatie over afspraken met België en Duitsland over grensbaanvlakken. Dat is belangrijk voor de interoperabiliteit en de implementatie van ERTMS op grensovergangen met Duitsland en België. Kan de Staatssecretaris ons uitleggen welke afspraken tot nu toe met Duitsland en België zijn gemaakt? Komen de treinen niet alsnog bij de grens stil te staan?
Ten tweede. De ervaringen uit het buitenland ontbreken. De commissie wil graag geïnformeerd worden over die ervaringen met de invoering van ERTMS in Denemarken, België, Zweden en Zwitserland. Er is nog geen inhoud gegeven aan deze informatiebehoefte. Kan de Staatssecretaris uitleggen in hoeverre Frankrijk en Duitsland hun toezeggingen voor de Europese corridors niet gestand doen? Kan de Staatssecretaris ook bevestigen dat landen zoals Denemarken, Zwitserland, Luxemburg en Noorwegen de uitrol van ERTMS op hun gehele spoornet wel voortzetten? Hoe zit dat?
Ten derde. Wil de Staatssecretaris voortaan informatie over eventuele lessen voor Nederland in de voortgangsrapportage opnemen? Die informatie ontbreekt nu. Wat zijn de belangrijkste ervaringen van deze landen met de invoering van ERTMS en welke bijsturing van de projectorganisatie was noodzakelijk?
Er ontbreekt ook informatie over de belangrijkste aandachtspunten van marktpartijen en stakeholders. Wil de Staatssecretaris voortaan in de voortgangsrapportage de belangrijkste aandachtspunten van stakeholders en marktpartijen, maar ook de reactie hierop van de projectorganisatie, opnemen? Wat vinden die marktpartijen en stakeholders dan van deze voorgenomen vertraging? Zal bijvoorbeeld NS minder snel overgaan tot ombouw van materieel naarmate het einde van de concessieperiode nadert? Kan de Staatssecretaris ook uitleggen waarom zij de voortgang op Europese corridors en de interoperabiliteit beslissend vindt om de implementatie in Nederland te vertragen? Ik vind het een moeilijk woord: interoperabiliteit. Wij hadden natuurlijk ook vier andere doelen: veiligheid, betrouwbaarheid, snelheid en capaciteit. Dat zou nog steeds een reden kunnen zijn om wel door te gaan. Hoe zit dat?
Ik kom tot een afronding. Wat betekent de vertraagde implementatie van ERTMS? Kunnen de financiële gevolgen van deze vertraging duidelijk worden gemaakt? Als zoals ik uit de media en uit de brief verneem andere projecten voorrang krijgen en betaald worden uit de voor ERTMS beschikbare middelen, wordt het budget later dan weer aangevuld?
Ten slotte. Wordt in de brief over go/no go in april ook de nieuwe planning meegenomen?

De **voorzitter**: Ik dank de rapporteur, de heer Dijkstra. De Staatssecretaris zal nu reageren op het verslag van de rapporteur.

Staatssecretaris **Dijksma**: Voorzitter. Ik dank de heer Dijkstra in zijn rol als rapporteur. Hij heeft een heel stevige en scherpe inleiding gegeven en een aantal terechte vragen gesteld. Ik zal uiteraard een poging wagen om die vragen zo goed mogelijk te beantwoorden.
Misschien is het goed om eerst een paar algemene opmerkingen te maken. Waar staan we nu precies? Met de invoering van ERTMS komt er een robuust en ook toekomstvast veiligheidssysteem, dat inderdaad hoogfrequent rijden kan faciliteren op een groot deel van het Nederlandse spoor. De noodzaak daarvan staat niet ter discussie. De grootschalige invoering van ERTMS is echter wel complex en ook langjarig. Bij de invoering, zo vind ik, moeten de reizigers en de verladers voorop blijven staan. Het Nederlandse spoor is een heel druk bereden spoor. Eigenlijk zie je dat de winkel open moet blijven tijdens de verbouwing. Dat vraagt heel veel van alle betrokken partijen. Ik wil zeker weten dat het proces dat is ingezet met de planuitvoeringsfase echt tot kwalitatief goede resultaten leidt. De heer Dijkstra heeft alle overwegingen aangegeven: het gaat om

zorgvuldigheid, het gaat om een veiligheidssysteem, het moet goed zijn en we mogen mensen er niet onnodig mee hinderen. Daarbij kies ik ervoor dat zorgvuldigheid in dit geval boven snelheid komt te staan, zodat wij niet aan het eind van het traject ergens, of dat nu in een enquête is of gewoon bij onszelf, de conclusie zouden moeten trekken dat de reiziger alsnog in de kou is komen te staan. Ik wil dus zo min mogelijk risico's lopen, in ieder geval geen onnodige risico's. Bij dit type heel grote projecten zul je altijd tegenslagen kennen. Dat weten wij van elkaar. Ik ben daar op zich ook niet bang voor. Het is een kwestie van erop in kunnen spelen en de draad weer oppakken. Gelet op waar wij nu staan, zonder goedkeurende controleverklaring van de Auditdienst Rijk over 2014 en met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat wij die ook niet krijgen over 2015, moet je echt je programmabeheersing eerst op orde brengen. Ik vind dat ook een van de wijze lessen die wij moeten trekken, zichtbaar en duidelijk vanuit de enquête naar het Fyra-debacle.
De heer Dijkstra refereerde er al aan dat op dit moment in Europa gesprekken worden gevoerd tussen de Europese Commissie en de lidstaten over de planning die zijzelf hanteren en die dus bijgesteld zal worden. Met die ontwikkelingen op het netvlies moeten wij de vinger heel goed aan de pols houden en wil ik ruimte en tijd nemen om tot een zorgvuldig onderbouwde afweging te komen. Door meer tijd te nemen is het ook mogelijk om de kwaliteit van de programmabeheersing te verhogen. Wij kunnen daarmee ook de Nederlandse planning afstemmen met de Europese planning om beter zicht te krijgen op wat voor ons in dat hele speelveld de optimale uitrolstrategie is. Ik zal de Kamer bij de vierde voortgangsrapportage op de hoogte stellen van de stand van zaken.
De heer Dijkstra heeft een aantal concrete vragen gesteld, die ik nu dan ook zal beantwoorden. Hij zegt dat er informatie ontbreekt over afspraken met België en Duitsland. Hoe gaan we daarmee aan de slag? Wat is de stand van zaken? Kan ik daar meer over toelichten? Wij zijn met beide landen volop in gesprek. Er worden aandachtspunten gedeeld en er wordt besproken hoe wij daarin staan. Er zijn nog geen bindende afspraken gemaakt. Ik verwacht rond de zomer concreter te kunnen ingaan op de te maken afspraken met België over met name de TEN-T-trajecten (Trans-European Network for Transport) Kijfhoek-Roosendaal-Antwerpen. Met Duitsland hebben wij nu afgesproken dat Nederland eerst zijn uitrolstrategie verder uitwerkt. Wij zullen de Kamer op dit punt voortdurend, ook in de volgende voortgangsrapportage, op de hoogte houden van de stand van zaken.
De heer Dijkstra vroeg in bredere zin of het mogelijk is om een beeld te krijgen van de stand van zaken in Europa. Hoe is de situatie in de verschillende landen? Er is inderdaad verschil tussen landen die snel gaan en landen die nu langzamer gaan. Hij wil die ervaringen in de vierde voortgangsrapportage opgenomen zien. De Kamer krijgt die, dus ik zeg dat toe. Ik heb aangegeven dat ik het belangrijk vind om ook de best practices uit die andere landen mee te nemen in onze eigen uitrolstrategie. Om die reden hebben wij bijvoorbeeld contact met Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en België. Dan moet u denken aan de timing en de levels van het ERTMS, aan de aanbestedingsstrategie die zij daar voeren en waarvan wij natuurlijk ook veel kunnen leren en aan de vraag waarom er wel of geen dual signalling wordt aangelegd. Ook de meer technische kant van de transitie speelt daarbij een rol. Bij het opstellen van de aanbestedings- en contracteringsstrategie maakt het programma ook gebruik van bijvoorbeeld de kennis die wordt opgedaan door deelname aan een adviescommissie voor de Noorse aanbestedingsstrategie. In die zin kijken wij hier en daar wat verderop van binnenuit mee. Ik denk dat dat heel goed is. Die informatie willen wij natuurlijk graag delen.
De heer Dijkstra vroeg hoe het nu verloopt in andere landen. Ik heb u daar in Railmap 3.0 al informatie over gegeven. Koploper is Luxemburg, dat klaar is in 2017, maar dat is niet zo'n heel groot land. Denemarken is

gereed in 2021 op level 2. België is gereed in 2022; dat is een mix van level 1 en 2. Zwitserland is nu een combinatie van level 1 en 2. De verdere uitrol van level 2 start in 2018. In België krijgen de materieeleigenaren nu meer tijd om ERTMS in te bouwen. Noorwegen en Zweden, die 2030 als einddatum in beeld hebben en het Verenigd Koninkrijk, dat 2045 als einddatum in beeld heeft, hebben zich ook uitgesproken voor een landelijke uitrol, maar die nemen dus toch meer tijd. Noorwegen en het Verenigd Koninkrijk lijken inmiddels meer ambitie aan de dag te leggen en te besluiten hun ERTMS sneller aan te leggen. De grote Europese landen – Duitsland, Frankrijk, Italië en Spanje – concentreren zich vooral op de in de EU verplichte corridors en op de hogesnelheidslijnen. Ik heb al gezegd – de heer Dijkstra refereerde daar ook aan – dat Frankrijk en Duitsland op dat punt niet kunnen voldoen aan de afspraken voor 2020. Daarmee is de uitrol daar niet gestopt, maar ook daar wordt naar een meer realistische planning gezocht. Ook daarover zullen wij een update geven in de vierde voortgangsrapportage.

De heer Dijkstra wil ook informatie over marktpartijen en stakeholders en vraagt of ik daaraan voortaan meer aandacht wil besteden in de voortgangsrapportage. Wat vinden zij van de voorgenomen vertraging? Ik denk dat dit een terecht punt is. Ik heb gezegd dat ik bij de nieuwe uitrolstrategie ook al die betrokken stakeholders heel graag wil betrekken bij de besluitvorming die wij dan met elkaar voorstellen. Uiteindelijk moet er één iemand een besluit nemen, maar je moet ze natuurlijk wel horen omdat zij ook een deel van het werk doen. Ik denk dat ik dat in de vierde voortgangsrapportage een plek kan geven en daarin verslag van dat gesprek kan doen. Overigens is het contact met de diverse stakeholders naar mijn mening gewoon goed. Het programma heeft veel aandacht en wij werken natuurlijk ook samen in het programma. Zij ondersteunen het besluit om meer tijd te nemen voor de uitrolstrategie. De timing voor met name het materieel zal worden afgestemd op de nieuwe uitrolstrategie. Hoe zit het met de voortgang op de Europese corridors en de interoperabiliteit? Het is inderdaad een rotwoord. Hoe zit het met de andere doelen zoals veiligheid en capaciteit? Die zijn juist voor Nederland heel belangrijk, omdat wij met zo'n heel druk bereden spoor met veel mensen en veel verladers zo'n systeem natuurlijk goed kunnen gebruiken. De voortgang op de Europese corridors was niet de enige reden om meer tijd te nemen voor de planuitwerkingsfase. Ik zei al dat de programmabeheersing niet op orde was. Daarover moet je duidelijk zijn. Het was niet voldoende stevig. Wij hebben tijd nodig om de uitslag en de aanbevelingen van de enquête te kunnen verwerken in de wijze waarop wij nu verdergaan. Het was onverstandig om met hetzelfde programma in hetzelfde tempo door te gaan. Dat moet je gewoon niet doen. Dat vraagt om een helder besluit. De heer Dijkstra zegt terecht dat daarover helder moet worden gecommuniceerd. Ik heb dat in ieder geval geprobeerd te doen. Doorgaan zou op een gegeven moment ook consequenties hebben gehad voor bijvoorbeeld nationale doelen. De planning van Europa, die immers herijkt wordt, biedt kansen voor Nederland om met name voor de grensoverschrijdende trajecten opnieuw af te wegen wat nu wijsheid is en in welk tempo we op welk moment wat precies gaan doen.

Ik heb nog twee laatste punten. Wat betekent de vertraagde implementatie en hoe zit dat financieel precies in elkaar? De precieze gevolgen zijn bekend als er zicht is op een nieuwe planning en een nieuwe uitrolstrategie. Op dit moment werken wij daaraan. Die uitrolstrategie is in april op hoofdlijnen gereed en, hopen wij, in de zomer op detailniveau. Zodra wij die informatie beschikbaar hebben, zal ik een integrale afweging kunnen maken. Wat doen we nou? Hoeveel middelen geef je niet uit in de komende tijd die je anders had uitgegeven? Wat is op dat moment een alternatieve bestemming daarvoor? Binnen de huidige financiële kaders en zolang het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) een einddatum kent, zijn er geen extra financiële middelen

beschikbaar. Dat is vooralsnog een gegeven. Ik denk dat het ook een kwestie van kiezen is. Wij zullen dat in alle scherpte met elkaar moeten doen. Ik zal dat de Kamer ook voorleggen. Ik heb in de brief wel opgemerkt dat we moeten letten op de grote opgaven. Met name rondom station Schiphol komen wij op een gegeven moment in een discussie komen dat als zo veel reizigers dat station letterlijk in- en uitstromen, dat station qua capaciteit en veiligheid niet meer past bij wat je er wel van moet verwachten. Dan is dat zo urgent dat het in elk geval opgepakt moet worden. Ik weet dat dat ook in de Kamer leeft. Ik heb er in de brief maar alvast een sterretje bij willen plaatsen, zodat de Kamer weet dat ik dat in elk geval op mijn netvlies heb. Ga er niet van uit, zeg ik andersom, dat deze operatie betekent dat er opeens heel veel geld vrijvalt. Ik ben begonnen met te zeggen: wij hebben ons voorgenomen om ERTMS uit te rollen; dat zit in het regeerakkoord en het is ook internationaal verplicht via Europa. Dat gaan wij dus ook doen, maar wij gaan het wel in wijsheid doen. Ik verwacht de Kamer in april te kunnen informeren over een nieuwe planning en de «go/no go»-momenten die wij eventueel in die planning kunnen opnemen. Ik hoop dat ik daarmee de informatie die wij hebben over de wijze waarop en de reden waarom wij het besluit nemen, zo helder mogelijk met de Kamer kan delen. Uiteindelijk is het aan de Kamer om aan te geven of zij dit een verstandige route vindt, want dat zijn de verhoudingen.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor haar reactie op het verslag van de rapporteur. Wij gaan nu over tot de eerste termijn van de zijde van de Kamer, waarin ik de heer Hoogland namens de fractie van de PvdA als eerste het woord geef.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de rapporteur, die vragen stelt die niet alleen de Kamer, maar ook de PvdA-fractie heeft en die ertoe leiden dat zo'n introductie al heel veel informatie biedt. Ik wil vandaag drie onderwerpen bespreken: ERTMS, het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en een uitspraak van de Raad van State over de overgangen.
Ons is ter ore gekomen dat er een Belgisch onderzoek is geweest, met name naar interoperabiliteit, waarin best wat vraagtekens worden gezet bij de mate waarin ERTMS dat mogelijk maakt. Kent de Staatssecretaris dat onderzoek? Kan zij eens reflecteren op de interoperabiliteit? Het is een van de belangrijke redenen om ERTMS aan te leggen.
De Staatssecretaris heeft al verschillende dingen gezegd over het tijdspad. Normaal gesproken zou er in april een «go/no go»-moment komen. Wordt dat daadwerkelijk uitgesteld naar aanleiding van de constatering dat pas in de zomer een uitrolstrategie op detailniveau wordt uitgewerkt en wordt daarmee die afweging ook verplaatst?
Er is nu 2,58 miljard beschikbaar, zeg ik uit mijn hoofd. Daarvan wordt een deel doorgeschoven in de tijd. Technisch kan dat niet in het MIRT, maar een deel wordt nog niet uitgegeven. Een deel zal beschikbaar komen voor Schiphol. Alle lof daarvoor, want dat heeft onze steun. Wordt het project in zijn gehele omvang behouden, ervan afgezien dat dat budgettair misschien nog niet vast te leggen of zichtbaar is? Of zegt de Staatssecretaris: nou, we gaan die uitrolstrategie herzien; kijkend naar de toekomst betekent dit dat er niet altijd geld nodig is? Even los van het feit dat het geld niet vrijvalt: wordt de opgave kleiner of niet?
Na Schiphol is er ook sprake geweest van grensoverschrijdend vervoer. De Kamer heeft daarover een motie aangenomen. Ik heb de Staatssecretaris daarover vandaag niet gehoord. In hoeverre maakt dit voor haar ook onderdeel uit van de afweging die zij maakt in het kader van het mogelijk vrijvallen van budget bij ERTMS?
Er is een pilot geweest tussen Utrecht en Amsterdam. 7.500 treinen hebben gereden op dual signalling. Daarvan zijn er 500 uitgevallen. Vindt

de Staatssecretaris dat veel of weinig? Is dat onderdeel van de test? Welke conclusies kun je daaruit trekken? Of is het te analoog om alleen te kijken naar het percentage dat is teruggeschakeld op automatische treinbeïnvloeding (ATB)? Verder is het aardig als zij nog zou kunnen reflecteren op de daadwerkelijke resultaten van de pilot. Het hoort erbij dat dingen misgaan. Dat is alleen maar goed, want wij kunnen daarvan leren.
De accountant heeft geen goedkeurende accountantsverklaring gegeven en zal dat naar waarschijnlijkheid ook over dit halfjaar niet doen. Op dit moment bespreken wij een rapportage die gaat tot en met juni 2015. Ook wij lopen weleens wat achter in de planning, zeg ik hier enigszins schuldbewust. Hoe ziet dat eruit voor de komende rapportage? Kan de Staatssecretaris al een doorkijkje geven naar de financiële voortekenen voor die rapportage?
In het begin is ook nog gesleuteld aan de projectorganisatie. In hoeverre is deze nu op volle oorlogssterkte? Of moeten er daar ook nog dingen gebeuren? Wij delen de analyse: beter zorgvuldig dan snel. Graag krijgen wij ook daarover duidelijkheid.
De vijf redenen om ERTMS in te voeren zijn al eerder genoemd door de rapporteur: interoperabiliteit, snelheid, betrouwbaarheid, capaciteit en veiligheid. Zou de Staatssecretaris iets kunnen zeggen over de mate waarin zij verwacht dat ERTMS nog een bijdrage levert aan het verbeteren van het spoor? Ik doe een voorzetje. Op het gebied van veiligheid scoort Nederland al heel goed. Is dat dan een wat minder belangrijke reden om ERTMS in te voeren? Of kun je deze vijf redenen niet lostrekken en zijn ze alle met elkaar verbonden?
In het kader van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen hebben wij meerdere keren aandacht hebben gevraagd voor Venlo. Kunnen wij de stand van zaken daarvan krijgen?
Er is een uitspraak geweest van de Raad van State. Ik houd van die juridische teksten. Er is een prachtige uitspraak gedaan over de concrete overgang bij het Laantje van Alverna. In hoeverre heeft die uitspraak betrekking op een aantal andere overwegen waar sprake is van eenzelfde situatie? Ik weet dat wij er schriftelijke vragen over hebben gesteld. Ik stel ze ook namens de heer Bruins, omdat op dit moment borden «verboden toegang» worden geplaatst door ProRail bij gelijkwaardige andere overgangen. In hoeverre heeft de uitspraak van de Raad van State een opschortende werking voor ProRail om dergelijke borden te plaatsen? Immers, die borden staan op plekken met routes waar mensen lopen. De Raad van State was daar klip-en-klaar over. Die routes hebben een openbaar karakter, in tegenstelling tot hetgeen eerder werd beweerd door ProRail.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik dank de rapporteur voor de reeds gedane studie en de gestelde vragen. Ik dank ook de Staatssecretaris voor het inkijkje in het proces. Ook de VVD-fractie gelooft nog onverkort dat ERTMS de veiligheid en de capaciteit op het spoor op de langere termijn zal verbeteren. Het is goed voor het internationaal spoorvervoer, met name het goederenvervoer, dat wij hiermee bezig zijn. Gelet op de kritische vragen die wij eerder hebben gesteld, steunen wij het voorstel van de Staatssecretaris om een pas op de plaats te maken en keuzes te maken binnen het voorkeursscenario voor ERTMS: waar gaan we ERTMS eerst uitrollen? Daarvoor zijn er inderdaad nog te veel onzekerheden in het proces. Het aantal risico's onder de streep is tijdens het proces zelfs toegenomen in plaats van afgenomen. De rapporteur heeft er al een aantal terechte vragen over gesteld. Die leg ik hier maar even terzijde, maar ook wij vinden het onverantwoord om op volle kracht door te gaan. Wij zien in de verte ook al de volgende parlementaire enquête aankomen. Ik denk wel dat binnen de uitrolstrategie de internationale corridors het allerbelangrijkst zijn. Ik vraag de Staatssecretaris om binnen het voorkeursscenario niet alleen te kijken naar de internationale trajecten die

al vanwege Europese richtlijnen verplicht zijn, maar tevens te kijken naar de lijnen met het hoogste economisch rendement. Ik vraag de Staatssecretaris dan ook om zo spoedig mogelijk aan te geven hoe die planning zich vertaalt in het financiële plaatje. De Tweede Kamer heeft inderdaad een motie aangenomen waarbij niet alleen Schiphol prioriteit heeft gekregen. Ik denk dat het heel goed en verstandig is om dat aan te pakken. Dat betekent niet dat er nu ERTMS-middelen moeten vrijvallen omdat wij die keuze hebben gemaakt, maar het werkt wel zo in de volgorde. Ook de internationale corridors in Limburg willen wij daarbij betrekken. Dat staat ook in de motie die de Kamer heeft aangenomen. Wat betekent dit nu voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)? Het is goed dat wij dat direct haken aan de uitrolstrategie. De Kamer heeft een besluit genomen over PHS, maar dat is volgens mij ook afhankelijk van de wijze waarop wij ERTMS gaan uitrollen. Wat betekent dit voor de vervanging van de bestaande spoorbeveiliging? Voor een deel vervangt ERTMS de bestaande spoorbeveiliging ATB-Vv, dus wat betekent het ook daarvoor? Het lijkt mij goed dat wij dat bij de uitrolstrategie betrekken, want dat zal zich ook vertalen in een financieel plaatje.
Er zijn heel veel dingen aan de orde geweest. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat we eerst gaan kijken naar de uitrolstrategie in samenwerking met Duitsland, dat toch wat achterop is geraakt, ook vergeleken met andere landen, en dat we dan afspraken maken. Moet het misschien niet andersom? Moeten we niet eerst afspraken maken met Duitsland over hoe we gaan uitrollen en dan een uitrolstrategie vaststellen? Kan die uitrolstrategie later nog worden bijgesteld, mocht het aan de ene of de andere kant van de grens toch tegenzitten? Hoe pakken wij de samenwerking met name met Duitsland op? Wat ERTMS betreft, wilde ik hier even bij laten. Anders vervallen we een beetje in herhaling.
Ik kom bij de tussenrapportage van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT doet in haar rapport een tiental aanbevelingen. Wat gaat ProRail hier concreet mee doen? Dit wordt niet echt duidelijk in het anderhalf A4'tje dat ProRail als reactie heeft gestuurd. De belangrijkste aanbeveling betreft het feit dat de inspectie nog onvoldoende mijlpalen ziet en dat onduidelijk is wanneer betrouwbare sturingsinformatie beschikbaar komt waarmee wij zicht krijgen op de fysieke staat van de spoorinfrastructuur. Wij hebben daarover al eens een motie ingediend. Ook de ILT heeft daarop kritiek en zegt dat er eerder dan 2017 zicht moet zijn op de fysieke gesteldheid van de veiligheid op het spoor. Ik benadruk dat nog maar eens. Wanneer krijgen wij daar informatie over?
In de derde Kadernota railveiligheid wordt gesignaleerd dat spoorpartijen met elkaar in gesprek dienen te gaan over de wijze waarop invulling moet worden gegeven aan samenwerking bij complexe veiligheidsvraagstukken op het spoor. Het ontbreekt, aldus de nota, veelal aan regie en doorzettingsmacht en ook is er gebrek aan gebundelde kennisfunctie voor alle aspecten van railveiligheid. Volgens mij is daar gelijk een haakje met de spoordata. Ik vind het een zorgelijke constatering, want de veiligheid mag niet in het geding komen. Hoe gaat de Staatssecretaris op deze twee punten ingrijpen?
Ik ga nog snel naar de overwegen. Ik noem Venlo. Er zijn verschillende varianten denkbaar, waaronder ondertunneling. Waarom nemen wij dat niet mee in het onderzoek? Het is natuurlijk vele malen duurder. Er dienen zich nog veel meer projecten aan op overwegen. Bijvoorbeeld Zaandam is ook heel ingewikkeld. Wij hebben een beperkt budget en moeten dus goed bekijken wat wij daarmee kunnen doen. Toch hecht de regio eraan dat de tunnelvariant wordt onderzocht. Kan de Staatssecretaris dat op de een of andere manier omarmen en faciliteren zonder dat wij ons daaraan committeren? Dan hebben wij toch een keuze in de toekomst. Wie weet hoeveel geld er ooit nog beschikbaar komt, misschien wel op de begroting van de provincie Limburg. Dan missen wij de kans niet om dat te onderzoeken.

Collega Hoogland heeft al vragen gesteld over de onbeveiligde overwegen voor wandelaars. De meeste ongelukken op het spoor worden helaas veroorzaakt door roekeloos gedrag van wachtenden voor slagbomen. Zou een strengere handhaving misschien iets kunnen betekenen?

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Allereerst dank ik de rapporteur voor het rapporteren. Zijn zorgen deel ik ook wel. Ik dank de Staatssecretaris voor haar reactie daarop. De CDA-fractie heeft begrip voor de pas op de plaats die de Staatssecretaris maakt met ERTMS en vindt die ook wel verstandig. Er is al voldoende over gezegd door de vorige sprekers.
In de brief van de Staatssecretaris valt te lezen wat zij nu met het geld gaat doen, gezien de problemen en uitdagingen op het spoor. In haar brief noemt zij bijvoorbeeld Schiphol. Is dat een voorbeeld of wordt het Schiphol? Hoeveel geld is er dan beschikbaar voor Schiphol? Gaat dat dan alleen naar het spoor, naar het station Schiphol? Of is het beschikbaar, zoals in de brief van de Staatssecretaris staat, voor bijvoorbeeld rondom het station Schiphol? Wat is dan «rondom»? Gaat geld voor ERTMS dan naar bijvoorbeeld Schiphol Plaza? Op zich is het heel verstandig om te investeren in Schiphol Plaza, maar de vraag is of ERTMS-gelden bedoeld zijn om Schiphol Plaza te pimpen.
Omdat er «bijvoorbeeld rondom station Schiphol» staat, denk ik dat wij ook andere zaken kunnen meenemen. Dat hangt ervan af hoeveel geld vrijvalt. Is dat inderdaad 400 miljoen euro, dan is dat inderdaad heel veel geld. Voor de heel goede motie van de coalitie over grensoverschrijdend openbaar vervoer op het traject Schiphol-Keulen, waarvoor tussen Heerlen en Aken nog een oplossing moet worden gevonden, zouden de kosten tussen de 15 miljoen en 25 miljoen zijn. Er zijn ook andere zaken denkbaar in verband met spoorveiligheid. Hoeveel geld is er beschikbaar en wat gaan wij daarmee doen? Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen het traject Schiphol-Keulen?
Ik wil het ook even hebben over het LVO, met name toegespitst op Venlo. Wij hebben in de commissie al heel veel gesproken over de situatie in Venlo, ook met de voorganger van deze Staatssecretaris. De variant waarover met de commissie is gesproken, waaraan vanuit de commissie ook steun is betuigd en waarover een door de coalitie ingediende motie door de Kamer aangenomen, wordt nu terzijde geschoven op een manier die geen recht doet aan de wijze waarop wij hierover hebben gesproken. Venlo kent verschillende zeer gevaarlijke overwegen met constant gevaarlijke situaties. Dat willen wij allemaal niet. Tot zover is iedereen het erover eens, ook binnen het ministerie. Zodra de oplossing in beeld komt, de tunnel, blijkt echter dat geld een rol speelt. Geld speelt natuurlijk altijd een rol. De VVD-gedeputeerde heeft in zijn campagne al gelijk gezegd: wij betalen de helft wel. Dus hop, pik binnen, zou ik zeggen. Dat is al binnen. Voor 22,5 miljoen euro krijg je een fantastische tunnel waarmee je dat probleem oplost. Ik denk dat wij op die manier recht doen aan de problematiek daar. De variant die het ministerie verder wil onderzoeken, het splitsen van de overwegen, is eigenlijk geen echte oplossing en past ook niet in het beleid dat wij zo min mogelijk overwegen willen. Je creëert daarmee een probleem voor de toekomst. Wellicht kost een tunnel meer geld, maar daarom moet je die variant juist meenemen in het onderzoek en vergelijken met de variant die het ministerie graag zou zien. De CDA-fractie pleit er daarom voor dat ook de tunnelvariant wordt meegenomen in het onderzoek en niet alleen de splitsingsvariant. Is de Staatssecretaris bereid om de tunnelvariant mee te nemen en te onderzoeken wat daar mogelijk is? Dat doen recht aan de discussie die wij hier hebben gevoerd. Verschillende fracties hebben heel vurige betogen gehouden dat die tunnel daar een oplossing biedt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Waarschijnlijk schrok de Staatssecretaris, onverschrokken als zij mag zijn, toch wel even toen zij bij I en M de kast opentrok en het dossier ERTMS eruit kwam vallen. Het is geen lijk, maar het is wel in zorgelijke staat en het is overigens niet de enige zorg van de Staatssecretaris op dit dossier. Ik noem de tekorten op spooronderhoud, met als gevolg de dreiging van sluiting van stations en meer vertraging voor de reiziger, en veel ambities waarvoor niet altijd geld is: regionaal spoor, grensoverschrijdend spoor, de aanpak van Schiphol en niet te vergeten fietsparkeren bij stations. D66 heeft daarom al eerder gevraagd om de opgaven en ambities eens in kaart te brengen, inclusief de budgetten die daarvoor zijn gereserveerd. Ik ben blij dat de Staatssecretaris daarmee aan de slag gaat. Zij schrijft echter iets waarover ik mij toch zorgen maak, namelijk dat zij het budget voor ERTMS nog eens gaat afwegen tegen de acute opgaven in het spoordossier. Overzicht hebben is heel belangrijk en keuzes maken waarschijnlijk onvermijdelijk, maar laten wij wel voorzichtig zijn. Het leegeten van het budget voor ERTMS voor het plakken van een aantal pleisters op de korte termijn kan op de lange termijn weleens tot problemen leiden. Eigenlijk zei de Staatssecretaris daarover net in haar inleiding al iets belangrijks: als je later geld wilt uitgeven, moet dat geld er wel zijn; de totale hoeveelheid geld die we hebben, is gewoon begrensd en is ook al door dit kabinet in grote mate uitgegeven. Daar zit dus wel een zorg. Ik zou dan ook graag zien dat zij in de aangekondigde brief aangeeft wat de verschillende voorstellen betekenen voor de reiziger en ook wat de samenhang is met projecten als Hoogfrequent Spoorvervoer en ATB-Vv. Ik zou in die brief ook graag een reactie krijgen op de zorgen van Rover dat we met een heel groot miljoenenverslindend project bij Schiphol misschien niet de belangrijkste punten aanpakken waar dat ook leaner and meaner kan. Ik zeg niet dat Rover gelijk heeft, maar ik zou wel graag een reactie van de Staatssecretaris krijgen. Schiphol is voor ons allemaal van groot belang, maar in de afweging tussen de verschillende projecten moeten we helder hebben of het korter kan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik denk dat wij de zorg aan deze kant van de tafel allemaal delen, maar de Staatssecretaris kiest er nu voor om pas op de plaats te maken met ERTMS, gezien de risico’s en de vertraging die in het buitenland optreedt. Wij steunen haar in die keuze. Deelt D66 deze opvatting ook? En deelt zij de opvatting dat het geld dat hierdoor misschien beschikbaar zou kunnen komen – de financiële doorrekening moet nog plaatsvinden – beschikbaar kan worden gesteld voor een ander project dat een bepaalde urgentie heeft, zoals inderdaad Schiphol?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, er is inderdaad alle aanleiding om pas op de plaats te maken. Of wij het budget nu ook uitgeven, hangt ervan af of wij dat geld later nog nodig hebben. De totale hoeveelheid geld wordt hierdoor namelijk niet meer of minder. Als we dit geld later nog nodig hebben, moet je je afvragen of je ERTMS niet onmogelijk maakt door dat geld nu uit te geven. Precies daarom heb ik mijn zorgen hierover bij de Staatssecretaris neergelegd. Wij moeten het overzicht hebben. Wij maken nu inderdaad pas op de plaats, maar eerst moeten wij overzichtelijk krijgen wat wij nodig hebben voor ERTMS. Wij hebben op basis van het rapport-Kuiken Kamerbreed besloten dat wij dat snel wilden invoeren. Wij moeten hier wijs mee omgaan, om met de woorden van de Staatssecretaris te spreken, maar laten wij het geld niet te snel uitgeven. Tot 2028 komt er namelijk geen geld meer bij, op welk moment wij het ook uitgeven.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb ook helemaal geen concrete bedragen in mijn hoofd; die exercitie moet nog plaatsvinden. Steunt D66 wel het principe dat we nu misschien iets minder geld aan ERTMS zouden kunnen

gaan uitgeven? Dan slaan we die weg in en krijgt de Staatssecretaris de opdracht om die exercitie te gaan doen. Of sluit D66 dit op voorhand uit?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ga niet alvast geld uitgeven aan andere zaken als ik niet weet of ik het nodig heb voor ERTMS, maar wil best met de VVD-fractie nadenken over de manier waarop we het totale budget voor het spoor zo goed mogelijk kunnen uitgeven. Met veel leden van deze Kamer én met de Staatssecretaris onderstreep ik dat Schiphol daarin een bijzonder knelpunt vormt. Ja, ik vind dat wij pas op de plaats moeten maken, en ja, wij moeten erover nadenken waaraan wij het geld uitgeven, maar nee, wij moeten niet denken dat het totale budget groter zal worden doordat wij nu iets niet aan ERTMS hoeven uit te geven. Het zal een keuze blijven. Ongeacht of wij het nu of over vijf jaar aan ERTMS uitgeven, in de tussentijd komt er geen geld bij. Wij moeten ons dus niet rijk rekenen door het feit dat wij het geld voor ERTMS iets later uitgeven.
Infrastructuur, aanbestedingen, afspraken met buurlanden en ICT zijn allemaal ingrediënten van ERTMS, maar ook van de recente parlementaire onderzoeken en enquêtes. Op basis van de lessen die wij daaruit getrokken hebben, heb ik een aantal vragen. Ik zou het fijn vinden als de Staatssecretaris de beantwoording daarvan kon meenemen in haar zomerbrief. Staan de kosten in verhouding tot wat het ons gaat opleveren? Weten we goed genoeg wat we precies willen? Is er genoeg ervaring en kennis voor deze aanbesteding? Wat zijn de «go/no go»-momenten? Waarop worden keuzes gebaseerd? Hoe zorgen we voor voldoende controle door de inspectie, op de juiste manier? Hoe zijn keuringen geregeld? Is er een plan B? Komen er BIT-toetsen voor besturing en beheersing van de ICT-projecten? Zo ja, op welke momenten?
In antwoord op de vraag van de VVD-woordvoerder kon ik net heel helder zeggen: ja, een pas op de plaats is absoluut op zijn plaats. Het gebrek aan programmabeheersing is namelijk onacceptabel. Voor het tweede jaar op rij krijgt het project ERTMS waarschijnlijk een afkeurende controleverklaring van de Auditdienst Rijk, terwijl het om een project van 2,5 miljard euro gaat. Dat kunnen we niet over onze kant laten gaan. We moeten dus eerst in control komen en daarna de volgende stappen nemen. Uit de audit blijkt dat er op het ministerie onvoldoende kennis is om toezicht te houden op het project. De programmabeheersing is nu uitgebreid van van 3 fte naar 7,5 fte. Is er daarmee voldoende personele inzet en kennis op het ministerie? Gaat het om mensen van het ministerie of mensen van ProRail en vervoerders? De programmaorganisatie beoordeelt of de wensen van stakeholders kunnen worden gehonoreerd, maar als de hele programmaorganisatie uit stakeholders bestaat, kan het nog weleens een ingewikkelde objectieve discussie worden. Wordt hiernaar gekeken?
De informatievoorziening aan de Kamer moet tijdig, actueel en toegankelijk zijn. Dat is bij zo'n technisch onderwerp als dit nog best een uitdaging. Ik zou de Staatssecretaris graag de uitspraak ontlokken dat zij zeer zal oppassen voor een te rooskleurige voorstelling van zaken. In de brief naar aanleiding van de laatste voortgangsrapportage van de ADR staat bijvoorbeeld: extra medewerkers geven opvolging aan de bevindingen uit het accountantsrapport. Er staat echter niet expliciet bij dat er een negatieve verklaring is afgegeven. Die vind ik in de beantwoording op de vragen die wij hebben gesteld. Zoals de PvdA-woordvoerder al zei, werd naar aanleiding van de uitkomsten van de pilot gesteld dat er geen problemen zijn, terwijl uit de rapportage blijkt dat er wel degelijk uitval en storingen zijn geweest. Het is ontzettend van belang dat wij met de Staatssecretaris een goede discussie kunnen voeren op basis van een reëel beeld van waar wij staan. Ik vind de stukken die er nu liggen, op dat gebied nog voor verbetering vatbaar.
In verband met de tijd sluit ik mij aan bij een aantal vragen van de CDA-fractie over Vierpaardjes en spoorovergangen.

Ik heb nog een paar vragen over de ERTMS-pilot. Het is niet helder wat de eventuele strafrechtelijke of bestuursrechtelijke consequenties zijn als een machinist door tegenstrijdige signalen van beveiligingssystemen door een rood sein rijdt. Het lijkt me voor elke machinist die op de trein zit, cruciaal om te weten of hij daarmee zelf een risico loopt of niet. Zijn hier mensen mee aan de slag?

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Allereerst dank ik de rapporteur voor zijn werkzaamheden en voor het inkijkje dat de Staatssecretaris als reactie daarop heeft gegeven.
Toch heb ik nog wat vragen. Zo'n twee weken geleden kwam het bericht dat de Staatssecretaris voornemens is om opnieuw te gaan kijken naar diverse spoortrajecten in de Voorkeursbeslissing ERTMS. Zij gaat bekijken welke trajecten heel belangrijk zijn en of mogelijk minder belangrijke trajecten achterwege gelaten kunnen worden. Daarover verbaasde ik mij flink. Het verbaast mij niet dat de uitrol van ERTMS getemporiseerd kan worden en ik steun dat ook nog steeds, maar het was al langer bekend dat temporisering in de lucht hing. Daarom heb ik bij de begrotingsbehandeling afgelopen september ook een amendement ingediend dat regelde dat ERTMS opnieuw bekeken zou worden en dat daarmee onbesteed budget, vooreerst dood geld, aangewend zou kunnen worden voor bestedingen in het regionale spoor. Het gaat naar mijn idee om broodnodige investeringen, die bijvoorbeeld ten goede zouden kunnen komen aan een overweg in Venlo. Mijn amendement viel echter niet in de smaak bij de Minister. Zij gaf bij haar appreciatie aan dat ERTMS een prioriteit van het kabinet en van Europa was. ERTMS was volgens haar heel belangrijk om de Lange Termijn Spooragenda te realiseren. Daarom was dit expliciet uit de herijking gehouden. Mijn amendement zou de doelen van de Lange Termijn Spooragenda in gevaar brengen en daarom onwenselijk zijn.
U begrijpt dus mijn verbazing bij het horen van de ideeën van de Staatssecretaris. Zij is namelijk niet alleen voornemens om ERTMS te temporiseren, maar ook om een deel van het budget te gaan gebruiken voor de problematiek rond Schiphol, terwijl zij ook aangeeft dat de verwachting is dat ERTMS in zijn geheel duurder gaat uitvallen dan begroot. Daarom heb ik een aantal vragen aan de Staatssecretaris en ben ik wat minder complimenteus dan gisteren, maar af en toe worden de bakens dan ook wat verzet. Hopelijk kan de Staatssecretaris mijn vragen beantwoorden en de verbazing wegnemen.
Ten eerste: wat is er veranderd tussen september en nu waardoor ERTMS nu wel getemporiseerd kan worden? Hoeveel ERTMS-budget is de Staatssecretaris voornemens om aan te wenden voor de problematiek rond Schiphol? Waarom kan er wel budget van ERTMS gebruikt worden voor Schiphol, maar niet voor investeringen in het regionale spoor? Of kan dat misschien tegelijk? Dat zou natuurlijk helemaal aardig zijn. Hoe ziet de Staatssecretaris het verdere traject van ERTMS voor zich? Ik heb begrepen dat zij ons voor de zomer met een brief gaat informeren. Misschien kan een aantal zaken daarin verduidelijkt worden. Tot slot: ziet de Staatssecretaris ERTMS niet langer als een prioriteit van het kabinet? Ik geloof dat ik al antwoord heb gekregen op die vraag, dus die kunt u vergeten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is vriendelijk van de heer Houwers dat hij ons herinnert aan het feit dat hij bij de begrotingsbehandeling een amendement had ingediend waarmee hij al een deel van het ERTMS-budget had willen uitgeven. Welke versobering mag er van hem op het gebied van ERTMS plaatsvinden? Waar zitten de vetranden? Hoeft het überhaupt niet meer van de heer Houwers? Waarom geeft hij het geld al uit voordat er een overzicht is? Dat staat even los van de lovenswaardige

bestemming die hij voor dat geld in gedachten had, maar ik ben toch erg benieuwd.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik begrijp de vraag aan de ene kant wel, maar aan de andere kant niet. Of je het nou uitgeeft aan regionaal spoor of aan Schiphol, je geeft het uiteindelijk uit en hebt het daarmee niet meer tot je beschikking voor de toekomst. Als mevrouw Van Veldhoven het wel eens is met de investering voor Schiphol, begrijp ik haar keuze niet helemaal. Het gaat mij niet zozeer om vetranden. Wij moeten dit zo efficiënt mogelijk doen. Er is veel onzekerheid over ERTMS, maar die was er in september ook al. Dat was de aanleiding voor onze vragen en onze opstelling destijds. Ik zeg dus niet zomaar dat delen van ERTMS niet moeten worden uitgevoerd. Wij moeten het goed, zorgvuldig en compleet doen. Misschien moeten wij wel nadenken over meer geld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan hebt u misschien niet de hele portee van mijn inbreng meegekregen. Ik heb er tegenover de Staatssecretaris en tegenover collega De Boer van de VVD voor gepleit om het eerst in kaart te brengen en om er rekening mee te houden dat er tot 2028 geen geld bij komt. U hebt echter al een amendement ingediend om een deel van ERTMS te schrappen. Vandaar mijn vraag aan u: vindt u ERTMS niet meer belangrijk? Kan het wel geschrapt worden? Waarom geeft u het geld alvast uit?

De heer **Houwers** (Houwers): Dat ging over het geld nú uitgeven. Het wordt niet meer geld, maar wij kunnen daarover in de naaste toekomst met elkaar keuzes maken. Het wordt ook niet meer als je het geld nu uitgeeft aan Schiphol, een idee dat door sommige partijen wel in enige mate gesteund wordt en waarop ik mevrouw Van Veldhoven tot nu toe geen kritiek heb horen uiten. Ik ben benieuwd naar de beantwoording van de Staatssecretaris.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik kan kort zijn, want de uitstekende rapportage van collega Dijkstra en de reactie van de Staatssecretaris daarop hebben al veel helderheid opgeleverd. Mijn fractie steunt hetgeen de Staatssecretaris in haar brief heeft gesteld. Het is verstandig om even te temporiseren. Mede gezien de lopende Fyra-enquête zijn er voldoende redenen om dat te doen. Mijn vragen, vragen die ook collega's hebben gesteld, gaan dan ook over wat wij in de tussentijd doen. Ik wil daarmee niet uitgeven wat er niet is, want de SP is voor de invoering van ERTMS. De commissie-Kuiken heeft al geconcludeerd dat ERTMS de toekomst heeft. Wij zien ook dat de pilot Amsterdam-Utrecht succesvol is verlopen. Daar is veel van geleerd. In die zin staan wij dus volledig achter de invoering van het systeem.
De Staatssecretaris noemt in haar brief expliciet Schiphol, zoals collega's ook al opmerkten. Reizersvereniging Rover raadt echter aan om het niet te grootschalig aan te pakken en ziet meer in kleine aanpassingen en verbetering van bestaande infrastructuur, waardoor deze betrouwbaarder wordt. Dat is iets anders dan dat je gaat nadenken over een extra tunnelbuis. Als ik op Schiphol ben, valt mij op dat er op de helft van de perrons aan de Hoofddorpzijde eigenlijk nooit iemand is. Misschien valt er nog wel nuttiger gebruik te maken van de lange perrons. Het is misschien goed om daar nog even naar te kijken, ook als je dat afweegt tegen mogelijke andere bestedingen. Dan kom je weer op het springende punt van de verbinding van Eindhoven met Duitsland via Venlo en/of Heerlen. Daarmee zijn natuurlijk grote bedragen gemoeid, maar is er samenhang tussen het temporiseren van ERTMS en de mogelijke versnelling van dit soort projecten? Zo ja, op welk moment kan de Kamer daar dan invloed op uitoefenen?

Wij hebben het in andere debatten al gehad over de administratie bij ProRail en het ministerie. Het klinkt misschien wat onvriendelijk om te zeggen dat die middeleeuws is, maar er moet wel het nodige aan gebeuren. Hoever is het daarmee? Dit is namelijk wel een voorwaarde voor een gunstige verdere ontwikkeling van ERTMS. Dat kan wat de SP-fractie betreft niet voldoende onder de aandacht worden gebracht.
De PGO-contracten (prestatiegericht onderhoud) zijn voor mijn fractie ook altijd een beetje een probleem. Heeft de Staatssecretaris daar plannen mee? Wij zijn daar nooit voorstander van geweest en zouden liever zien dat ProRail zelf weer de regie over de kwaliteit van het spoor kreeg en zelf onderhoud ging uitvoeren. Dat PGO-contracten niet goed werken, blijkt ook wel uit het feit dat ze steeds verbeterd moeten worden. Er zitten allerlei audits en checks aan vast. Wordt het niet eens tijd dat wij inzien dat er in het systeem zelf een rare prikkel zit, doordat je voor langere tijd een aanbesteding wint en dan probeert om zo zuinig mogelijk te zijn in het uitgeven van dat geld?

De vergadering wordt geschorst van 12.23 uur tot 12.31 uur.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij ons tijdens de beantwoording door de Staatssecretaris beperken tot twee interrupties per persoon.

Staatssecretaris **Dijksma**: Voorzitter. Ik geef de antwoorden in drie blokken. Allereerst heb ik een heel groot blok met resterende vragen van de Kamer over ERTMS en de financiële consequenties, inclusief wat dit wel en niet voor Schiphol zou kunnen betekenen en de zorgen van Rover over de plannen daar. Een tweede blok gaat over overwegen, waaronder Venlo; maar er zijn er veel meer, zeg ik alvast maar! In een derde blok ga ik in op een paar vragen over de railveiligheid.
Ik begin met ERTMS. De heer Hoogland vroeg of de doelstellingen allemaal even belangrijk zijn. Nee, want de veiligheid staat uiteindelijk altijd voorop. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) blijkt bijvoorbeeld ook dat capaciteitsgroei en snelheidsverbetering hoge maatschappelijke baten opleveren. Je merkt dus dat er in zo'n programma verschillende smaken zijn.
Er is gevraagd of er goede afstemming is met het buitenland. In mijn reactie op de rapportage heb ik daar al bevestigend op geantwoord. Wij hebben goede afstemming met het buitenland. Bij de keuze voor de trajecten en de timing van de uitrol wil ik aansluiten bij de buurlanden. Het zou heel raar zijn als wij in Nederland een aantal prioriteiten stelden terwijl ze het in België net anders doen; dat lijkt mij niet goed. Wij hebben dus nauw contact met de Duitse en Belgische collega's. Er moet niet alleen overleg zijn met de lidstaten en de Commissie, maar ook met het Europees Spooragentschap. Dat wordt ook bewaakt, zodat de verschillende systemen wel op elkaar blijven aansluiten en zodat de communicatie tussen de systemen, de zogenaamde interoperabiliteit, wordt gewaarborgd. Wij zijn dus in gesprek met Duitsland. Wij hebben afgesproken dat men nu even onze plannen afwacht. In de vierde voortgangsrapportage kom ik daarop terug.
De heer Hoogland vroeg ook of het «go/no go»-moment van april is verplaatst. Dat is inderdaad het geval. Het «go/no go»-moment voor de aanbestedingsstrategie staat nog voor het tweede kwartaal gepland, maar ik kan nu geen verzekering voor dit onderdeel geven. Ik moet de komende maanden gebruiken om een aantal zaken op een rij te zetten. In april komt er een voortgangsrapportage, maar daarvan moet de Kamer nog niet al te hoge verwachtingen hebben. In de zomer weten wij op heel veel punten veel meer. Mevrouw De Boer vroeg terecht naar de samenhang met een aantal andere zaken. In de zomer kan ik ook voor de Kamer inzichtelijk maken wat eventuele keuzes zijn. Daarover zal ik zo ook nog een en ander in financiële termen zeggen. De Kamer moet die keuzes in de zomer met

mij kunnen maken. Het is een proces waar wij samen doorheen moeten; anders gaat het niet.
De heer Houwers was gisteren heel complimenteus en vandaag niet, maar vandaag krijgt hij deels zijn zin! Dat begrijp ik dus niet helemaal. Hij heeft gezegd dat je op een aantal punten in de tijd misschien andere prioriteiten moet stellen. Ik heb niet al zijn regionale spoorlijnen te pakken en kan mij die teleurstelling dus voorstellen, maar er is nu wel beweging. Dat is ook onvermijdelijk. Ik snap dus niet waarom de heer Houwers daarover alsnog teleurgesteld is. Ik zou «m incasseren! Maar dat is een strategiedingetje.

De heer **Houwers** (Houwers): Het gaat mij er meer om dat ik destijds al gehoopt had dat men op het ministerie dit inzicht had. Ik weet wel dat je als kleine fractie wat sneller kunt zijn met je besluitvorming; misschien zat het daarin. Ik ben op zich tevreden met de temporisering, zoals ik al heb aangegeven. Ik steun die keuze. Ik had alleen gehoopt dat het al in een eerdere fase had gekund. Hoe wij daar verder mee omgaan, daarover gaan wij het samen hebben.

Staatssecretaris **Dijksma**: Soms moeten ontwikkelingen elders samenkomen voordat je zo'n besluit kunt nemen. Je kunt iets wel aan voelen komen, maar dat is voor bestuurders net niet genoeg. In de gegevens die je hebt, moet wel een zekere hardheid zitten voordat je fundamentele keuzes kunt maken. Temporiseren is op zichzelf ook een actieve keuze. Die maken alle woordvoerders met mij en daar ben ik blij om, maar het is een keuze.
Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik kon toelichten wat de vertraagde implementatie van ERTMS betekent voor de vervangingsopgave van de bestaande spoorbeveiliging. Ook mevrouw De Boer vroeg daarnaar. Het antwoord op die vraag is nu nog niet bekend. Er is een relatie met de vervangingsopgave van het huidige ATB-beveiligingssysteem, maar dat is juist een van de elementen die je full swing zult moeten meenemen in zo'n uitrolstrategie. Het streven was altijd om de vervanging van ATB en de invoering van ERTMS zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen. Wij zullen in onze keuzebrief moeten laten zien hoe die twee in elkaar grijpen.
Er is ook een relatie met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waar mevrouw De Boer naar vroeg. Wij zien dat met name op het traject OV SAAL, want er is een directe link tussen de uitrol van ERTMS en de maatregelen die daar worden genomen in het kader van PHS. Met andere woorden, je kunt daar alleen hoogfrequent rijden als er ERTMS wordt aangelegd. Dat zullen wij mee moeten nemen bij de herziening van de uitrolstrategie.
Velen hebben gesproken over de middelen. Er is tot en met 2028 2,58 miljard euro gereserveerd voor ERTMS. Wij zien inderdaad op korte termijn opgaven op het spoor waarvoor nog geen financiële dekking is. Ik heb Schiphol genoemd, maar erken zeker ook de internationale verbindingen die genoemd worden in de motie die de coalitiepartijen hebben ingediend. Er zijn hier nog een paar andere kwesties op tafel gekomen waarvoor we graag aandacht zouden hebben als het een beetje meezat. Blijft de oorspronkelijke ambitie dan geheel behouden? Ja, maar dat is wel afhankelijk van de vraag wat er na 2028 gebeurt met het Infrafonds. Dat zullen de leden begrijpen. Deze discussie is nog niet in extenso gevoerd. Ik kan daar nu dus niet op vooruitlopen, terwijl dit een grote relevantie heeft. Als er ook na 2028 budget is, kun je letterlijk temporiseren. Als dat niet het geval is, moet je scherpe keuzes maken. Daarop kan ik nu niet vooruitlopen. Ik kan er van alles van vinden, ik kan bepaalde dingen hopen en ik heb gezien dat er een motie van de Kamer ligt, maar dit is de realiteit. Te zijner tijd zullen wij de Kamer moeten voorleggen wat op dat moment de stand van zaken is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Hoor ik nu tussen de regels door dat wij voor de zomer een besluit krijgen over de verlenging van het Infrastructuurfonds, zodat wij deze zomer een besluit kunnen nemen over de planning?

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik ga nu geen toezeggingen op dat punt doen, maar heb wel vastgesteld dat de Kamer daarover een motie heeft ingediend. Ergens zal wel gecommuniceerd worden hoe wij met die motie omgaan. Ik kan echter niet vooruitlopen op de wijze waarop wij hiermee verdergaan, want dat is niet aan mij. Allereerst moet het kabinet die afweging maken. Mijn eigen Minister speelt hierin natuurlijk ook een rol, en ik kan zomaar één andere Minister bedenken die er ongetwijfeld ook wat van vindt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Helder. Het gaat mij vooral om de timing. De Staatssecretaris zegt in feite dat die twee dingen met elkaar samenhangen. Ziet zij de latere uitgaven voor ERTMS slechts als een verschuiving van de uitgaven voor ERTMS tot over de grens van 2028 heen? Of staat wat haar betreft het totale budget ter discussie?

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat is afhankelijk van de besluitvorming; het is het een of het ander. Als er geen verlenging komt, zullen wij scherpere keuzes moeten maken binnen het op dat moment beschikbare budget. Je moet in elke situatie keuzes maken, maar de ene is wat makkelijker dan de andere. Nogmaals, ik kan daar niet op vooruitlopen.
Mevrouw Van Veldhoven vroeg of het programmabeheer nu op orde is met 7,5 fte is. Het antwoord is «ja». We zijn overigens wel alert, want dit is niet alleen een kwestie van bemensing. Het gaat om specifieke technische kennis. Het is een opgave om die goed op orde te hebben en houden. Als het nodig is, moeten wij bereid zijn om op te schalen. Voor nu is het genoeg, maar ik durf niet met zekerheid te zeggen of dat zo blijft. De Auditdienst Rijk is hier nauw bij betrokken. Wij laten dit dus extern valideren. Dat is ook goed.
De heer Van Helvert vroeg hoe ik kijk naar de internationale verbindingen. In een vorig debat heb ik al gezegd dat wij blijven inzetten op goede internationale verbindingen. De Kamer had het over de verbinding via Limburg en ook de verbinding via Groningen kwam nog even ter sprake. Dit is inderdaad een prioriteit, maar ook hierin zullen wij keuzes moeten maken. Er zijn vanuit de regio veel verschillende opties ter tafel gebracht, terwijl wij slechts een beperkt budget hebben. Wij moeten dus bekijken wat economisch gezien de meest rendabele keuze is. Ook de regio moet daaraan meewerken. Alle opties in de lucht houden is niet altijd per definitie de meest effectieve strategie. Wij hebben de desbetreffende motie echter goed in het vizier. De Kamer vond het een goede motie en ik heb de motie ook van een positief advies voorzien. Daar zit dus geen licht tussen; wij hechten er allen belang aan.
Mevrouw De Boer wees erop dat er tien risico's zijn die zijn toegenomen. Zij wil weten of die allemaal worden geadresseerd. Het is inderdaad van groot belang dat wij dat doen. De belangrijkste risico's zitten in betere ombouw van het materieel en in de onzekerheid in bekostiging. Ook zagen we onvoldoende tussentijdse besluiten. Met al dat soort thema's zijn wij aan de slag.
Verschillende leden spraken over de pilot. Mevrouw Van Veldhoven zei: je moet wel helder zijn, duidelijk communiceren en geen rooskleurig beeld schetsen. Over de accountantsverklaring kan ik niet duidelijker zijn dan nu. Ik heb een negatieve verklaring over 2014. Dat wist de Kamer. Ik vermoed dat de verklaring over 2015 ook negatief zal zijn, maar dat is nog geen feit. Ik heb dit onomwonden gemeld. Dat is mijn manier, «tell it like it is». Het is niet leuk, maar het is wel een feit. Als wij dit nog scherper of duidelijker kunnen verwoorden, doe ik dat graag. Ik zal het nog een keer nagaan in

onze brieven. Het is ook prima als mevrouw Van Veldhoven ondershands een paar voorbeelden wil noemen. Wij moeten hierover volstrekt duidelijk zijn. In ieder geval is het niet mijn intentie om de dingen mooier voor te spiegelen dan ze zijn. Je ziet inderdaad soms elke dag een nieuwe verrassing, maar vaak gaat het dan ook om dingen waarvan wij wisten dat ze tegen zouden zitten. Ze blijken dan soms nog net iets meer tegen te zitten dan je voor mogelijk hield. Dat gebeurt. Op zich is dat niet erg, als wij het maar met elkaar blijven wisselen. Ik blijf de Kamer de komende maanden dus vermoeien met het feit dat er tekorten of potentiële tekorten zijn, op verschillende onderwerpen. Dan moeten de leden niet met mij in paniek schieten, maar gewoon accepteren dat ze het nu weten. Dan kunnen wij samen bedenken hoe wij daaraan een handelingsperspectief kunnen verbinden en welke keuzes wij moeten maken. Dan doen wij het maximale. Tekorten wegtoveren kunnen we allebei niet. Daarmee spreek ik overigens niet mevrouw Van Veldhoven aan, want volgens mij zit ze geheel op deze lijn. Ik denk dat het goed is voor de sfeer in de debatten over de spooronderwerpen dat wij met elkaar erkennen dat er op het spoor heel veel meer geld nodig is dan er middelen beschikbaar zijn. De ambities zijn ook hoog. Dat is top. Daarin moeten we zo goed mogelijk onze weg vinden. Soms moeten we echter ook lastige keuzes maken. Het gaat erom dat de Kamer die op tijd met mij kan maken; daar zit de pijn. Die moeten wij samen opzoeken. Daar moeten wij niet voor weglopen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik deel de lijn van de Staatssecretaris inderdaad, maar zal twee voorbeelden noemen waar ik tegen aanliep. In de brief van 1 oktober staat dat de ADR in 2015 aanbevelingen heeft gedaan op het gebied van programmabeheersing. Daarin wordt niet gesproken van een negatief advies, terwijl in de managementsamenvatting van de derde voortgangsrapportage gewoon onomwonden staat dat er een afkeurende verklaring is gegeven. Dat vind ik zo'n voorbeeld. Waarom zet je dan niet gewoon in de brief dat er een afkeurende verklaring is? Nu moet je alle onderliggende stukken lezen om zo'n politiek relevant feit eruit te halen. Die lees ik op zich graag, maar voor de informatievoorziening aan de Kamer vind ik het wel belangrijk dat zulke dingen er klip-en-klaar staan. Hetzelfde geldt voor de ervaringen met de pilot. In de bovenliggende brief stond min of meer dat er niks aan de hand is, terwijl uit de onderliggende stukken blijkt dat er wel verstoringen zijn. Dat wil niet zeggen dat er meteen rampen aan de hand zijn, maar er zijn dus wel verstoringen. Laten wij helder met elkaar communiceren. Hoe helderder wij dat doen, hoe meer wij elkaar kunnen aanspreken op de besluitvorming die uiteindelijk in dit huis plaatsvindt. Overigens dank ik de Staatssecretaris voor de uitgesproken intentie om op deze manier met de Kamer om te gaan.

Staatssecretaris **Dijksma**: Daarover zijn we het eens. Laat ik meteen doorpakken op het punt van de pilot. Het doel was operationele ervaring opdoen met dual signalling: een baanvak waarop twee systemen, ATB en ERTMS, actief zijn. Dat doel is op zich gehaald. Er zijn namelijk 7.500 ritten geweest. Dat was belangrijk. Hiermee zijn 233 machinisten opgeleid. 65 treindienstleiders hebben een herinstructie gevolgd. Wij hebben hier veel van kunnen leren, bijvoorbeeld dat je het moet beschouwen als één integraal systeem, dat er goede afstemming moet zijn, dat de gebruiker en de gebruikersprocessen centraal moeten staan en dat de aansluiting op het bestaande systeem goed moet zijn. De pilot heeft ons geleerd dat het heel complex is. Als iemand zegt dat de pilot geslaagd is betekent dat niet dat het allemaal als een zonnetje ging, maar wel dat de pilot heel veel waardevolle informatie heeft opgeleverd waarmee je bij een verdere uitrol je voordeel kunt doen.
De heer Hoogland vroeg of het goed of slecht is dat er van de 7.500 ritten 500 zijn uitgevallen. Bij de pilot zijn zonder meer ook bepaalde dingen niet

goed gegaan. Daar hoeven wij geen doekjes om te winden. Op zich is 500 uit 7.500 een redelijke score, 7%. Je zou dus kunnen zeggen dat het systeem meestal goed werkt. Met 500 keer uitval hebben we wel 500 lessen kunnen leren. Dat betekent niet dat alles op orde is. Je moet heel precies zijn in het formuleren van wat wel en niet geslaagd is. De pilot is geslaagd omdat die noodzakelijke informatie heeft opgeleverd, maar daarmee is niet gezegd dat wij straks een soort vlekkeloos systeem hebben. De pilot geeft geen groen licht voor eeuwig, waarmee er nooit meer iets aan de hand is. Daarover moeten wij heel scherp met de Kamer communiceren, zodat daarover later geen misverstanden ontstaan. Het Belgische onderzoek waarnaar de heer Hoogland vroeg, ken ik niet. Ik zal dat opvragen en ik zal er in de vierde voortgangsrapportage op terugkomen.
Het laatste punt in dit blok is de zorg van Rover over de stappen die voor Schiphol noodzakelijk zijn. Wij zullen met alle betrokkenen, dus ook met de consumentenorganisaties, bekijken welke maatregelen er op korte termijn bij Schiphol nodig zijn. Dat zijn met name maatregelen die te maken hebben met de drukte op de perrons. Soms komt er een enorme aanvoer van mensen. Die mensen moeten allemaal via relatief kleine uitgangen omhoog. Dat is kwetsbaar. Daarnaar zullen wij met voorrang moeten kijken. Wij doen dit stap voor stap, maar proberen iedereen mee te nemen. Dat betekent niet dat iedereen altijd helemaal tevreden is, maar dat is nooit het geval.

De heer **Hoogland** (PvdA): Als dit het blok over ERTMS was, wil ik daar graag een vraag over stellen. Allereerst iets wat bijna een punt van orde is. Op pagina 3 van de brief van de Staatssecretaris van 14 januari wordt wel degelijk gemeld dat er geen goedkeurende verklaring zal worden afgegeven naar aanleiding van de accountantscontrole. Dat staat echt in de inleiding. Ik weet niet of mevrouw Van Veldhoven daarop doelde, maar goed, dat terzijde.

De **voorzitter**: Ik begrijp uit de non-verbale communicatie dat iedereen het inmiddels met elkaar eens is.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat gegeven stemt ons vrolijk.
In het begin van mijn inbreng heb ik het gehad over de vijf doelen van ERTMS. De zogenoemde interoperabiliteit speelt een grote rol, maar er zijn ook vier andere doelen. Als je zo'n groot project ingaat, is het altijd goed om even terug te gaan naar de reden waarom je het doet. Waarom ben je er ooit mee begonnen? De Staatssecretaris zei terecht dat veiligheid een van de belangrijkste zaken is. Die analyse deel ik, want zeker op het spoor is veiligheid het belangrijkste wat er is, maar juist op dat punt scoren wij in Nederland heel goed. Dat vergeten wij weleens. Op betrouwbaarheid scoren wij weer iets minder, als je het mij vraagt. Hoe krijgt de vraag waarom wij dit eigenlijk doen, een rol in de verdere uitrol van ERTMS, als wij eenmaal tot over de oren in het project zitten en met de aanbestedingsstrategie, de uitrol et cetera bezig zijn? Als je jezelf afvraagt waarom je iets ook alweer doet, kan dat een vorm van reflectie opleveren. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen dat gegeven, gezien het feit dat de veiligheid in Nederland op orde is?

Staatssecretaris **Dijksma**: Dit is een terechte vraag. Ik denk dat het van belang is om bij de verdere keuzes die voorgesteld worden, ook als je bijvoorbeeld een volgorde of prioritering in trajecten aanbrengt, terug te verwijzen naar die algemene uitgangspunten in relatie tot de reden waarom je precies welke keuze maakt. Wij zullen die samenhang ook moeten laten zien. Het is geen kwestie van knippen en plakken. Je moet die keuzes met visie maken. Je moet voortdurend bekijken wat die keuzes betekenen voor onze veiligheid, de capaciteit en de bereikbaarheid voor

de reiziger. Daarmee dienen wij de reizigers, maar overigens ook de verladers. Laten wij die niet vergeten, want zij horen er ook bij. Ook zij hebben hun belangen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Concluderend: ik denk dat het goed is dat dit een rol speelt in het verdere traject. Ik stel wel vast dat het op veiligheidsgebied alleen maar minder kan worden. In de afgelopen drie jaar is er één persoon overleden door een ongeluk aan het spoor. Op een aantal andere punten kan het wel beter worden. Het lijkt mij goed als wij dat in de volgende rapportages terugzien.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik heb niet echt een vraag gehoord, maar ja, wij moeten dat inderdaad terugzien in de volgende rapportages.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Natuurlijk leer je ervan als er fouten worden gemaakt tijdens een pilot. Dan is een pilot ook geslaagd. De resultaten van de pilot hebben er onder de streep echter wel toe geleid dat het aantal risico's – een stuk of tien – in totaal is toegenomen. Dat is ook de reden dat wij hier vandaag pas op de plaats maken. Laten wij dat ook met elkaar vaststellen. Het is goed als die risico's speciale aandacht blijven krijgen, ook in de voortgangsrapportage. Er moet ook aandacht worden besteed aan de dalingen en stijgingen daarin, zodat wij daarin in een vervolgtraject andere keuzes kunnen maken.
Ik wilde graag nog één vraag stellen over de aansluiting met Duitsland. De Staatssecretaris zei net dat Duitsland op ons wacht, maar dit is wel heel belangrijk. In de Fyra-enquête hebben wij gehoord dat België op een gegeven moment zelfstandig keuzes ging maken. Een goede afstemming is wel heel belangrijk, want internationale corridors zullen als eerste ERTMS krijgen. Als er dan geen goede aansluiting met het buitenland is, is het mislukt. Dan staat de volgende enquête voor de deur. Ik vond het antwoord dus een beetje onbevredigend. We gaan nu eerst een uitrolstrategie ontwikkelen en dan afspraken maken, maar moet het niet andersom?

De **voorzitter**: Wilt u tot een vraag komen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Moeten we niet eerst afspraken maken en dan een uitrolstrategie ontwikkelen? Daar wil ik graag antwoord op.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nogmaals, er is echt geen misverstand over de noodzaak van de aansluiting met Duitsland en België. Daarin zullen wij investeren, zowel ambtelijk als politiek. Daarvan kan mevrouw De Boer verzekerd zijn. Vooruitlopend op de conclusies van de enquête: dit is een van de problemen die nog steeds een rol spelen in de vraag hoe wij tot hogesnelheidslijnen naar het zuiden komen. Ik heb dit dus wel op het netvlies. Als Duitsland zegt dat het even afwacht, betekent het niet dat er een slechte discussie is. Het geeft juist aan dat Duitsland bereid is om samen met ons in een bepaalde volgorde het gesprek te vervolgen. Ik vind dit alleen maar goed.
In reactie op het eerste punt: je kunt naar aanleiding van de pilot niet zeggen dat er tien risico's zijn toegenomen. Er zijn bestaande risico's gesignaleerd. Die worden nu allemaal opgepakt. Wij zullen hierover heel precies met de Kamer communiceren in de voortgangsrapportage, maar laten wij zelf dan ook precies zijn en geen dingen zeggen die niet helemaal kloppen. Dan suggereer je namelijk dat er door de introductie van een systeem meer veiligheidsrisico's ontstaan terwijl dat op voorhand niet zo hoeft te zijn. Wel bevestigt een pilot waar mogelijk zwakke punten zitten en waar je een en ander aan moet doen. Dat proberen wij heel consciëntieus op te pakken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het was een constatering dat het totaal aan risico's was toegenomen in plaats van afgenomen. Dat is althans wat ik begrepen heb.
Ik vind die internationale afstemming ontzettend belangrijk. Is er in dezen nog een rol weggelegd voor de Europese Commissie? Die legt het een beetje bij de lidstaten neer en vindt dat wij allemaal ERTMS moeten uitrollen, maar gaat Europa in dezen ook nog coördinerend optreden?

Staatssecretaris **Dijksma**: Volgens mij is er zowel voor de lidstaten als voor de Europese Commissie werk aan de winkel. De Commissie heeft actief een uitvraag gedaan, zoals ik de Kamer heb laten weten, omdat zij op de hoogte wil zijn van de stand van zaken in de verschillende lidstaten. Daarop hebben wij gereageerd. Daarmee krijgt de Commissie een beeld van de vorderingen. Daarover zal zij met ons het vervolggesprek voeren. Het is heel goed dat het zo gaat.
In het overzicht is te zien dat een aantal risico's is gestegen en een aantal risico's is gedaald. Het is dus niet zo dat er tien risico's waren die allemaal zijn gestegen. Ik verwijs naar pagina 18 van de voortgangsrapportage. Ik wil hierover geen onduidelijkheid laten bestaan.
Ik kom bij het volgende, belangrijke blok. Het LVO, dat als doel heeft om overwegen te verbeteren, gaat erover dat we met integrale en innovatieve manieren van werken het aantal overwegincidenten zo veel mogelijk en op zo veel mogelijk overwegen verminderen. Houd even «zo veel mogelijk overwegen» vast. Bij oplossingen wordt dus naar zowel de spoor- als de wegkant gekeken. We doen dat door generieke maatregelen te nemen, we hebben een pakket aangekondigd om de zogenoemde «dichtligtijden» bij overwegen te verkorten, we doen dat door maatwerk, we steunen regionale projecten, waarbij fiftyfifty cofinanciering met de regio randvoorwaarde is, en we zoeken kosteneffectieve oplossingen. Het programma verloopt in tranches. We zijn inmiddels bij de derde tranche. Venlo heeft een aanvraag gedaan voor de overweg Vierpaardjes. Er is een integrale probleemanalyse opgesteld, waaruit twee oplossingsvarianten naar voren zijn gekomen. De eerste oplossing is het splitsen en verplaatsen van de overweg en de tweede een tunnel. De eerste variant is een kansrijke en kosteneffectieve oplossing. Met de regio hebben we besloten die variant verder te onderzoeken. Uit dat onderzoek moet blijken of deze variant haalbaar is en wat de opties en de effecten zijn. De regio wil ook graag de tweede variant, de tunnel, verder onderzoeken. Ik heb besloten om die niet mee te nemen. Het is van belang om te melden waarom ik daartoe besloten heb. De tunnel is niet kosteneffectief. Hij kost sowieso 55 miljoen euro inclusief btw, voor zover wij nu weten. Ik zeg dat laatste er even bij; de Kamer moet 55 miljoen maar even als een minimumbedrag zien. Dat neemt dus een grote hap uit het totale beschikbare budget. Als gekozen wordt voor cofinanciering van een tunnel van ten minste 55 miljoen betekent dit dat er nog een bedrag resteert van circa 60 miljoen. De Kamer gaat er uiteindelijk over, dus zij kan zeggen dat ik dat moet doen, maar ik schets even wat de consequenties zijn, want die heb ik ook gewoon moeten afwegen. Dat resterende bedrag is dan nog beschikbaar voor alle aanvragen die naast Venlo in de derde tranche zitten. Ik noem ze allemaal even op: Horst aan de Maas, Deurne, Apeldoorn, Oisterwijk, Dordrecht, Halderberge, Borne en Helmond. Dan heb ik nog een wachtlijst, waarop overwegen staan die ook allemaal nog uit dat bedrag moeten. Daarop staan: Zwolle, Doetinchem, Roosendaal, Almelo, Nunspeet, Wierden, Beek, Hoorn, Castricum, Soest, Heeze-Leende, Moerdijk et cetera. Zie hier mijn probleem.
Ik snap wel dat de heer Van Helvert zegt dat ik dat onderzoek moet doen en dat we het daarna wel zien, omdat het toch om cofinanciering gaat. Maar hij – niet ik! – zegt daarmee tegen al die mensen uit de gemeenten die ik hier op deze lijst heb staan: «Wij kiezen bij Vierpaardjes voor de dure variant. Dat houdt in dat een deel van wat in de aanvraag zit of daar

nog op wacht, gewoon niet meer aan de beurt komt. Het geld is namelijk op.» Het wordt sowieso al een probleem en een lastige boodschap, maar dat probleem wordt dan echt aanmerkelijk groter. Dat is mijn afweging. En ja, ik ben van harte bereid om te wachten als de regio coûte que coûte dat onderzoek wil. Dat onderzoek naar die variant kost een ton. Als de regio sowieso al minimaal voor 22 miljoen aan de lat wil staan, zou ik denken: die ton kan zij dan ook nog wel betalen. Ik ben bereid om toe zeggen dat ik dan wacht met de verdere besluitvorming totdat dit onderzoek er ligt omdat de Kamer dat wil kunnen meewegen. Dat begrijp ik allemaal, maar ik wil geen precedent scheppen. Als ik dat nu doe en dat onderzoek ga betalen, dan moet ik dat bij al die andere gevallen ook altijd blijven doen. Als bestuurders zijn wij namelijk van de afdeling «gelijke monniken, gelijke kappen». Als de regio die ton in dat onderzoek wil steken en mij bijna «hold your horses» vraagt, omdat zij iets later wil beslissen, dan zeg ik: even goede vrienden; dat wil ik best doen. Maar op de lijst die ik nu omhooghoud, mag de heer Van Helvert dan gaan strepen. Hij gaat dat dan ook ongetwijfeld in al die zalen met die bewoners uitleggen. Daar reken ik op!
Zo staat het ervoor. Ik snap wel dat je heel veel goede andere argumenten kunt hebben om te zeggen dat die tunnel prachtig is. Dat snap ik. Daarvan hoeven we elkaar echt niet te overtuigen. Zo heb ik er ook echt wel naar gekeken. Maar als ik zie wat de consequenties in het programma zijn van die keuze, denk ik eerlijk gezegd dat we dit niet op deze manier moeten doen. De heer Van Helvert stelt de belangrijke vraag of het splitsen en verplaatsen in strijd is met de Kadernota veiligheidsbeleid. Dat heb ik laten checken bij de ILT, en daaruit blijkt dat dit niet het geval is. De overweg kent drie sporen binnen de overwegbomen. Daarvan zijn er circa 70 in Nederland. Daarnaast ligt er één spoor buiten de overweg.

De heer **Van Helvert** (CDA): Wat de Staatssecretaris hier nu doet, is toch een soort bestuurlijke chantage. Dat vind ik niet zo netjes. Ik weet dat een van onze collega-Kamerleden in de plenaire zaal bij een ander onderwerp ook alle gemeenten is gaan voorlezen waar een probleem zou ontstaan en vervolgens riep: kom in verzet! Nu zegt de Staatssecretaris: al deze gemeenten hebben een probleem; als de Kamer jullie niet snel genoeg helpt, kom dan in verzet. Dat is wat de Staatssecretaris doet. Dat is niet terecht en doet geen recht aan de discussie die we hier gevoerd hebben. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen de keuze die de Kamer gemaakt heeft, namelijk door met een motie wel speciale aandacht aan Venlo te besteden? Die keuze is gewoon gemaakt. De Staatssecretaris gaat daar gewoon overheen en zet Venlo in het normale rijtje, terwijl wij hier de discussie hebben gehad over de vraag of Venlo niet gewoon in het rijtje staat. De heer Hoogland stelde daarbij de terechte vraag of het wel zo verstandig is om één overweg eruit te halen. Maar we hebben toen de keuze gemaakt om dat wel te doen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Er wordt een voorstel voor Venlo uitgezocht. Ik voldoe aan wat de Kamer in de motie gevraagd heeft, namelijk om de overweg in de tranche te plaatsen. Daarom werd gevraagd en u krijgt dat. Ik stel om te beginnen maar vast dat u ongelijk hebt wanneer u zegt dat ik niet doe waarom in de motie gevraagd is. Er wordt nu met voorrang naar Vierpaadjes gekeken. Alleen, het tweede punt is dat dit niet de duurste variant is. Dat hoeft ook niet, want er is een goedkoper alternatief. Ik zeg het heel eerlijk tegen u: dit is helemaal geen kwestie van chantage. Als je in dit land bestuurt, zijn dit de keuzes waarmee je keihard elke dag te maken hebt. Het is uw goed recht om – plat uitgedrukt – te zeggen: het kan mij niet zo veel schelen wanneer er een enorme hap uit dat budget wordt genomen, want ik wil voor Venlo deze oplossing. Maar het is dan toch mijn recht om u te laten zien wat de consequenties daarvan zijn. Sterker nog, ik zou het heel slecht vinden als ik u niet zou laten zien wat de

consequentie van die keuze is. Ik ken mijn pappenheimers. Straks, mijnheer Van Helvert, zegt u: ja, in Beek moet toch echt iets gebeuren; regel het! Zo gaan die discussies namelijk. En dan moet ik zeggen dat het geld op is.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris zegt nu «de heer Van Helvert wil» en «de heer Van Helvert zegt», maar de Kamer heeft daarover een motie ingediend. Daarom heb ik gezegd dat de Staatssecretaris moet kijken naar het debat dat we hierover gehad hebben en zij daar recht aan moet doen. Laten we nu niet precies de letter van de motie afvinken, maar laten we vonken op dit gebied. We hebben hier echt constant gediscussieerd over de mogelijkheid van een tunnel. Ik roep de Staatssecretaris ertoe op om recht te doen aan de discussie en om in het onderzoek de tunnelvariant mee te nemen. Daarna kan een afweging gemaakt worden. Een afweging moet je altijd maken. Dat is niet alleen zo bij deze casus, maar geldt ook voor het geval waarin de Staatssecretaris zegt 400 miljoen naar Schiphol Plaza te brengen. Dan kunnen we ook zeggen dat we door die 400 miljoen die en die steden niet aanpakken. Dat is altijd het geval. Het geld kun je immers maar één keer uitgeven.

Staatssecretaris **Dijksma**: U wilt dat ik niet alleen naar de letter van de motie kijk. Dat snap ik wel, want ik ga de motie nu voorlezen en daarmee laten zien dat ik dat precies gedaan heb: «verzoekt de regering om op basis van de voorwaarden van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (zoals 50% cofinanciering door de regio en een gezamenlijk gedragen integrale probleemanalyse) nog dit jaar actie te ondernemen op de overweg Vierpaardjes bij Venlo (...)». Dat is precies wat we gedaan hebben. Kom dus niet aan met het verhaal dat ik de motie niet uitvoer, want ik doe dat dus gewoon wel. En dan het volgende punt. Ik heb net een aanbod aan de Kamer gedaan. Ik heb gezegd bereid te zijn om de besluitvorming op te houden totdat het onderzoek, dat door de regio moet worden betaald, naar de alternatieve variant klaar is. Ook dat is weer een handreiking. Ik hoop dat u die handreiking pakt, net als de regio. Als zij bereid is om sowieso ruim 20 miljoen, en waarschijnlijk meer, te betalen voor deze oplossing, kan zij dat onderzoek ook betalen. Ik ben echt bereid om daarop te wachten. Dat is volgens mij gewoon een good deal.

De **voorzitter**: De heer Van Helvert gebruikt zijn tweede interruptie.

De heer **Van Helvert** (CDA): De Staatssecretaris probeert het erop te gooien dat zij de motie perfect heeft uitgevoerd. Ik heb ook niet gezegd dat zij dat niet gedaan zou hebben. Ik heb gezegd dat we hier heel veel over hebben gediscussieerd. Daarom heb ik gevraagd om niet letterlijk de letter van de motie te pakken, maar zij doet dat vervolgens toch door die letterlijk voor te lezen. Het gaat om de discussie die we hier gevoerd hebben met de vorige Staatssecretaris, dus in die zin snap ik dat het niet helemaal helder is. In die discussie is altijd gesproken over de tunnel. De Staatssecretaris probeert nu door alleen naar de kosten te kijken – hij is duur, hij is duur, hij is duur! – te zeggen dat we hem niet meenemen. Maar het gaat om de principiële vraag wat de duurzaamste oplossing is op die plek en om daarnaar onderzoek te doen. Zoals een overweg een taak is van de rijksoverheid en niet van regio, is het toch netjes om na alle gesprekken die met de regio gevoerd zijn en na de bereidheid van de regio om daarvan de helft te financieren nog voordat dit opgelegd werd, die variant wel mee te nemen met alle consequenties die dat heeft.

Staatssecretaris **Dijksma**: Ik snap dat er wordt teruggegrepen op debatten met mijn voorganger, maar ook hier moet ik vaststellen dat het altijd helder is geweest dat er aandacht moest zijn voor de problematiek, maar niet voor één specifieke oplossing. Dat wil ik toch tegenspreken.

Verder doe ik wat u vraagt. Ik bied namelijk ruimte om het alternatief te laten meewegen. Het enige wat ik niet doe, is de kosten voor het onderzoek betalen. Ik doe dat niet omdat als ik dat hierbij doe, ik dan in elke andere situatie gehouden zal zijn om, als de Kamer daarom verzoekt, de kostenineffectieve varianten uit datzelfde onderzoeksbudget mee te betalen. Dan scheppen we als het ware een precedent waarvan ik niet vind dat we dat moeten doen. Ik begrijp dat het ontzettend belangrijk is voor de regio, want anders discussieerden we nu niet al twintig minuten over één overweg. Als de regio bereid is om daar miljoenen in te stoppen, dan moet u bij mij niet aankomen met de opmerking dat zij niet bereid en niet in staat zou zijn om de kosten van dit onderzoek te betalen. Ik zal de besluitvorming ophouden totdat het onderzoek klaar is. Dan krijgt de Kamer beide in beeld, namelijk datgene wat we al hadden afgesproken over de variant waarbij de splitsing plaatsvindt en het regio-onderzoek naar de tunnel. Daarna zullen we deze discussie vervolgen. Vandaag wordt er dus niet ergens «nee» tegen gezegd. Ik vind dat een faire benadering, ook in het licht van al die andere discussies die we ongetwijfeld over varianten voor allerlei andere overwegen gaan krijgen. De heer Hoogland heeft gevraagd of de uitspraak van de Raad van State opschortende werking heeft voor ProRail om borden met de tekst «eigen weg» te kunnen plaatsen. Nee, die uitspraak heeft geen opschortende werking omdat het particuliere overwegen betreft. In principe heeft de gebruiker toestemming nodig van rechthebbenden voor het passeren van een overweg. ProRail heeft dus het recht om borden te plaatsen om te voorkomen dat een situatie zoals bij het Laantje van Alverna zich opnieuw voordoet. De heer Hoogland heeft een hele set vragen gesteld. Er was verzocht om die vandaag al beantwoord te hebben. Dat lukte ons niet omdat het gaat om een uitspraak van de Raad van State en er verschillende betrokkenen zijn. Mijn voornemen is om de vragen heel precies te beantwoorden. Ik heb niet de indruk dat het debat hiermee vandaag al gesloten is, maar mijn verzoek is dat ons de gelegenheid wordt gegeven om dat netjes te doen, zodat onze juristen ernaar kunnen kijken. Daarna kom ik erop terug.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik snap dat verzoek. In die zin nam ik een beetje een voorsprong op iets wat ik zelf gedaan had, namelijk die vragen stellen in de wetenschap dat het ingewikkelde materie is en het daarom even kan duren voordat ze beantwoord worden. De Staatssecretaris geeft nu al aan dat er vanuit ProRail een logische reden kan zijn om te voorkomen dat zich eenzelfde situatie voordoet als die bij die ene overweg. Als we toch de tijd nemen om alles goed uit te zoeken en dat zorgvuldig te doen, zou er ook aanleiding zijn om even de status quo te handhaven en echt even niets te doen, mede omdat dit bij de andere partijen de vraag oproept waarom men dit zo doet als die ene uitspraak er is en of men dan voor elke overgang weer naar de Raad van State moet.

Staatssecretaris **Dijksma**: Nee, dat durf ik nu niet toe te zeggen. Ik heb echt geen idee wat ik daarmee veroorzaak. Het klinkt sympathiek, maar is niet verstandig.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik begrijp dat en kan daarmee leven, maar de Staatssecretaris stelde andersom dat het wel mogelijk is voor ProRail om dit te doen. Die stelling kan dan ook prematuur zijn op het moment dat er nog niets over te zeggen is. Althans, dat kan ik mij voorstellen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Dat is niet onze inschatting. Het is ook niet helemaal psychologie van de koude grond, maar ik ga uw vragen precies beantwoorden. Tot die tijd ga ik geen koerswijziging voorstellen omdat ik gewoon niet kan overzien wat de consequenties daarvan zijn.

Ik kom bij het laatste blok, dat bestaat uit twee vragen en gaat over de railveiligheid en de kadernota. Mevrouw De Boer vroeg om zicht te krijgen op de actuele staat van de spoorinfrastructuur en de data en vroeg hoe het staat met de uitvoering van de motie. In die motie wordt om twee zaken gevraagd, namelijk om het opknippen van het project spoordata in deelprojecten en om in gesprek te gaan met ProRail over mogelijkheden om het project te versnellen en eerder dan eind 2017 af te ronden. ProRail heeft laten weten dat het project inmiddels al is opgeknipt. Het eerste deel van de motie is uitgevoerd. Over de versnellingsmogelijkheden praten we op dit moment met ProRail. Ik zal de Kamer in het tweede kwartaal informeren over het vervolg van de uitvoering van de motie.
Mevrouw De Boer heeft gezegd dat in de derde kadernota wordt gesignaleerd dat spoorpartijen met elkaar in gesprek dienen te gaan over de wijze waarop moet worden samengewerkt bij de complexe veiligheidsvraagstukken op het spoor. Zij heeft gevraagd of er te weinig regie of doorzettingsmacht is. Ik denk dat die goede samenwerking heel belangrijk is. Met mevrouw De Boer onderstreep ik dat. Er is behoefte aan regie als er sprake is van tegengestelde belangen. Uit de cijfers, waarnaar de heer Hoogland in zijn bijdrage al verwees, blijkt dat het goed gaat met de veiligheid op het spoor. De basis is dus op orde. Uit de evaluatie blijkt dat samenwerking en kennisuitwisseling juist de laatste jaren zijn geïntensiveerd. Onze inzet is om maatregelen te nemen die potentieel de grootste veiligheidswinst opleveren. Daarvoor hebben we nog meer inzicht nodig in de onderliggende risico's. Het gaat dan om transparantie, om een integrale afweging van veiligheid, om betrouwbaarheid en – daar hebben we het net ook over gehad – om beschikbaarheid wat betreft investeringen in veiligheidsmaatregelen. Die inhoudelijke prioriteiten krijgt de Kamer ook in de Beleidsimpuls railveiligheid, die naar ik begrijp komend voorjaar aan de Kamer gestuurd wordt.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Hebt u nog een interruptie, mevrouw De Boer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ja, want ik mis nog een antwoord op een van mijn vragen. Er gebeuren weleens ongevallen, wat zeer spijtig is. We horen ook weleens dat er sprake is van roekeloos gedrag. Is het een idee om daarop strenger te handhaven? Ik heb nog geen idee hoe we dat zouden moeten doen, maar misschien helpen camera's daarbij. Dat roekeloze gedrag veroorzaakt heel veel ellende en brengt heel veel kosten met zich. Het is een suggestie, maar het is ook een vraag. Die is nog niet beantwoord.

Staatssecretaris **Dijksma**: Daar hebt u gelijk in. Door alle discussie over één overweg ben ik dat zomaar vergeten; het spijt mij. Strenger handhaven is inderdaad een deel van de oplossing. ProRail wil in de toekomst vaker aangifte doen bij het bewust in gevaar brengen van spoorverkeer, zoals slalomgedrag. Het kan ook helpen bij het verminderen van het aantal ongelukken. De boete voor het zogenoemde slalommen is € 230. Men onderzoekt of er gebruikgemaakt kan worden van camera's bij overwegen. In het kader van het landelijk verbeterprogramma neemt ProRail maatregelen om risicogedrag te verminderen, zoals fysieke barrières, het verkorten van de dichtligtijden, waardoor mensen minder lang hoeven te wachten, en voorlichting en communicatie. Er wordt dus echt op ingezet.

De **voorzitter**: Er is behoefte aan een tweede termijn. We hanteren een spreektijd van twee minuten per fractie plus één interruptie.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik heb persoonlijk geen behoefte aan een inbreng in tweede termijn. We hebben uitvoerige antwoorden

gekregen van de Staatssecretaris en hebben de mogelijkheid gekregen tot het stellen van vervolgvragen in eerste termijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. We hebben uitvoerig gedebatteerd. De belangrijkste vragen die eruit springen zijn a. hoe we de pas op de plaats maken, maar we komen daarover het komende halfjaar nog uitgebreid en meerdere malen te spreken, en b. hoe zich dat vertaalt in financiële uitkomsten. Deels zou dat een oplossing kunnen zijn om andere problemen op te pakken, waaronder Schiphol, waaraan een motie van de Kamer ten grondslag ligt.
Het komende AO over spoor, dat op 17 februari plaatsvindt, moeten we misschien nog komen te spreken over de BOV-reeksen, de onderuitputting bij ProRail en de feitelijke tekorten op beheer en onderhoud op de langere termijn. ProRail zou in januari, februari met een voorstel komen voor een oplossing. Is er al zicht op wanneer dat voorstel komt? De Staatssecretaris heeft vorig jaar aangegeven waar in de toekomst geld kan worden gevonden. We hebben met z'n allen geconstateerd dat ERTMS daarvan een van de projecten is. De vraag is we of nog meer financiële ruimte kunnen vinden om Schiphol te kunnen doen. We weten nog niet of we dat vanuit het budget voor ERTMS kunnen doen. Ik plaats daar een vraagteken bij, want veel is nog onduidelijk. De internationale afstemming is zo ongeveer het belangrijkst. We gaan ERTMS als eerste uitrollen op de internationale corridors. Hoe dan ook moet er dan afstemming zijn met de goederenvervoerders en met onze buurlanden Duitsland en België.
Het is goed dat er in het kader van de veiligheid bij spoorwegovergangen wordt gekeken naar strengere handhaving. Ik haal één anekdote aan. Ik was ooit in Duitsland op werkbezoek. Bij risicovollere overgangen in Duitsland bewaakt iemand daadwerkelijk het spoor om te voorkomen dat mensen slalommen. Ik denk niet dat we hier zover kunnen gaan, aangezien we honderden spoorwegovergangen hebben waarbij we dat dan zouden moeten doen. Maar om maar een voorbeeld te noemen: in Duitsland gebeurt dat op dit moment. Men heeft daar overigens wel langere dichtligtijden.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Ik ga toch nog even in op de situatie in Venlo. We hebben het nu eigenlijk alleen over het geld. Dat vind ik onterecht. Waarom zijn we speciaal op Venlo ingegaan? Dat doen we niet omdat het daar zo mooi ligt of omdat het in een bepaalde regio in het land ligt, maar omdat we het over een overweg hebben waar de meeste gevaarlijke stoffen van Nederland overheen gaan. Daarom zijn we erop ingegaan. Het is sowieso al een onveilige overweg en dan gaan er ook nog de meeste gevaarlijke stoffen overheen. Waarom komen er daar zo veel meer gevaarlijke stoffen overheen dan in de rest van het land? Als een goederentrein met gevaarlijke stoffen uit Duitsland komt en naar het zuiden moet, dan moet die twee keer over die overweg: een keer om binnen te komen en een keer om eruit te rijden. We hebben het over de Brabantroute gehad en over gevaarlijke stoffen, los van de extra gevaarlijke stoffen die er nog overheen gaan rijden omdat er geklust wordt aan de Betuweroute, en zijn daarom uitgekomen bij dat station als groot gevaarlijk iets. Nu blijkt het puur en alleen een financiële afweging te zijn. Natuurlijk zijn financiën belangrijk, maar we hebben het over de 55 miljoen kostende variant – de Staatssecretaris noemt die de dure variant, maar ik zou die de duurzame en integrale variant noemen – en over de andere variant, die 15 miljoen kost. Daartussen zit een verschil van 40 miljoen, waarvan de Staatssecretaris de helft moet betalen. We hebben het dan over 20 miljoen. Natuurlijk is dat veel geld. Maar als het LVO uiteindelijk inhoudt dat we allemaal second best-oplossingen of halve oplossingen maken, vraag ik mij af wanneer we duurder uit zijn. Zijn we dan duurder uit met de duurzame variant of met allemaal halve oplossingen? In dat licht zou de Staatssecretaris, zonder dat zij bang hoeft te

zijn dat zij een precedent schept, aangezien er maar één overweg is met de meeste gevaarlijke stoffen, dat onderzoek gewoon mee kunnen nemen. Die oproep doe ik namens het CDA.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Een tunnel draagt misschien wel helemaal niet bij aan veiligheid als het gaat om gevaarlijke stoffen, maar dat terzijde. Wij allen aan deze kant van de tafel zijn voor een oplossing voor Limburg. We zijn er ook op werkbezoek geweest. Besturen houdt in dat je keuzes maakt. De Staatssecretaris heeft net een handreiking gedaan door te zeggen dat dit onderzoek er gerust mag komen en dat zij erop wil wachten. Dan ligt er ook weer een nieuw besluitvormingsmoment voor deze Kamer. Dat onderzoek moet er komen. Ik vroeg zelf ook of we dat onderzoek niet kunnen faciliteren. De Staatssecretaris antwoordde daarop dat we dat gaan doen. Er is dus ruimte om met dit onderzoek te komen. Wat vindt de heer Van Helvert van deze handreiking? Als dat onderzoek er ligt, kunnen we in de Kamer opnieuw discussiëren over de oplossingen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat daar zo veel gevaarlijke stoffen overheen rijden, is een keuze van het land. Dat we er nog meer overheen gaan laten rijden omdat we klussen in de regio, is een keuze van het land. Het spoor is eigendom van Nederland. Laat ik het zo zeggen: het spoor is een rijkstaak. Dit zijn allemaal rijkstaken. We zitten daar met een groot probleem, waarvan mevrouw De Boer ook met een motie heeft gezegd dat die plek speciale aandacht verdient. De regio heeft zelfs gezegd mee te willen investeren. Juist de handreiking van de regio wordt bij deze rijksverantwoordelijkheid gebruikt om tegen de regio te zeggen: o, dan kun je dat ook wel betalen. Ik vind dat niet netjes. Ik weet niet of de regio dat onderzoek wil betalen. Misschien wil zij dat wel doen; dat zou best kunnen. Maar als je bekijkt wat wiens verantwoordelijkheden en taken zijn en hoe je recht doet aan de discussie die we hier gevoerd hebben over de overweg met de meeste gevaarlijke stoffen in Nederland, dan is wat er nu gebeurt mijns inziens niet de oplossing.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik moet toch één kleine correctie maken. Er zijn meerdere moties aangenomen door de Kamer, waarin staat dat gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk niet door bebouwd gebied moeten, maar over de Betuweroute. Dat gaat ook gebeuren, want er zal überhaupt pas na 2022 een oplossing zijn in Venlo. Zo veel tijd heeft die helaas nodig. Die gevaarlijke stoffen gaan vanaf 2022 over de Betuweroute.

De heer **Van Helvert** (CDA): Nee hoor.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Jawel. Dat hebben we met elkaar besloten in de Kamer.

De **voorzitter**: Kunt u tot de vraag komen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat vindt de heer Van Helvert van de handreiking van de Staatssecretaris, die tegen de regio zegt: ga dat onderzoeken; ik wacht dat af? We kunnen dat in de Kamer meewegen. De heer Van Helvert houdt een heel verhaal, maar volgens mij doet de Staatssecretaris precies wat wij beiden gevraagd hebben.

De heer **Van Helvert** (CDA): Tot zover de steun van de VVD en de waarde van de motie. Los van de extra gevaarlijke stoffen die door Venlo zullen komen door het klussen aan de Betuweroute, zullen er door Venlo altijd veel gevaarlijke stoffen blijven rijden. Het klopt dat het nog veel meer wordt omdat we gaan klussen aan de Betuweroute, tijdelijk, voor een aantal tientallen jaren. Los van de Betuweroute rijden er veel gevaarlijke stoffen over Venlo. Dat blijft. Natuurlijk, het mag als een handreiking

gezien worden dat de Staatssecretaris zegt dat de regio het zelf maar moet onderzoeken. Maar gezien de discussie, de speciale situatie en de integrale duurzame oplossing die er geboden kan worden, vind ik dit niet zo netjes.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik heb een opmerking en een vraag. Allereerst de opmerking. Is het niet zo dat de heer Van Helvert door de manier waarop hij dit probleem aanvliegt, de bijdrage en de steun van anderen als een soort karikatuur wegzet? Ik nodig hem uit om daarmee op te passen, want volgens mij gaat hij daarmee echt de verkeerde kant op. Dan mijn concrete vraag. Is het niet zo dat de heer Van Helvert dat onderzoek helemaal niet nodig heeft? Hij weet nu al wat de oplossing moet zijn. Is het dan niet veel beter dat hij een motie indient en meteen erbij vertelt uit welk potje die oplossing betaald moet worden? Dan weten we ook allemaal precies waar het CDA staat. Dat is toch veel helderder, of niet?

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik vraag de Staatssecretaris om de variant van de tunnel mee te nemen in het onderzoek.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik constateer – en daarmee doe ik precies hetzelfde als wat ik de heer Van Helvert verweten heb, maar dat lijkt mij in deze situatie wel passend – dat de heer Van Helvert wel zijn steun uitspreekt, maar er geen geld bijlegt en het dus absoluut niet concreet maakt. Dan kan ik er helemaal niks mee. Mijn vraag aan hem blijft uit welk potje hij het dan wil betalen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb juist gezegd dat het niet goed is dat we over het geld spreken. We spreken nu over varianten. Het geld komt. Ik vraag om die variant mee te nemen in het onderzoek. Dat kost een ton, zoals de Staatssecretaris heeft gezegd.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Dat onderzoek wachten we allemaal met spanning af. Daarna spreken we er verder over.
Ik heb de Staatssecretaris een vraag gesteld over een aantal lessen die we uit het ICT-onderzoek en de Fyra-enquête hebben kunnen leren. Ik verzocht haar om daarop in te gaan in de zomerbrief. Ik heb de toezegging gemist of zij van plan is om dat te doen.
Ik heb nog een nabrander over de pilot Amsterdam-Utrecht. In het rapport daarover staan twee conclusies die mij toch wat zorgen baren. De eerste conclusie is: «In de pilot werd duidelijk dat het huidige operationele bedrijf van NS Reizigers niet toegerust is om met deelmaterieelparken een dienstregeling uit te voeren.» Ik krijg graag een reactie op dit zorgpunt. Hoe wordt dit aangepakt en hoe wordt voorkomen dat dit een probleem wordt? De tweede conclusie is: «We moeten bij het verzamelen van gegevens aandacht besteden aan de privacyaspecten.» Daarvan is mijn partij altijd zeer groot voorstander. Ik ben benieuwd hoe dat op dit vlak wordt uitgewerkt.
Ik heb niet alles in eerste termijn aan de orde kunnen stellen, zoals de PGO-contracten. Over de voortgang die ProRail heeft gemaakt bij het opvolgen van de aanbevelingen uit het ILT-rapport over prestatiegericht onderhoud, is gezegd dat de attentiewaarde en interventiewaarde – dat wil zeggen wanneer een spoorstaaf kapot is of wanneer een spoorstaaf tekenen van slijtage vertoont – op een later moment zullen worden uitgewerkt. Wanneer horen we daar meer over? De ILT constateert ook dat ProRail zich op een aantal aspecten niet houdt aan de modellen uit de eigen veiligheidsbeheersystemen en de eigen selectiecriteria. Daar wordt

volgens mij aan gewerkt, maar ik hoor daar graag meer over. Wanneer kunnen we op dat vlak een oplossing verwachten?

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Allereerst dank ik de Staatssecretaris voor haar heldere beantwoording. Net als de heer Hoogland heb ik niet echt behoefte aan een inbreng in tweede termijn, maar nu ik daartoe de gelegenheid heb en gezien de opmerkingen van de heer Van Helvert, nodig ik de Staatssecretaris uit om de lijn van de brede afweging die we met de spoorwegen over het hele land maken, te blijven volgen en daarin consequent te handelen. Ik denk dat we daarmee het verst komen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Voorzitter. Ik dank de heer Hoogland voor zijn steun en zijn bijdrage.
Mevrouw De Boer zei dat zij niet alleen wil discussiëren over ERTMS, maar ook over eventuele andere meevallers, zoals zij die noemde. Ik denk dat we het niet hebben over meevallers. Ik ben tot nu toe namelijk geen meevallers tegengekomen. We hebben het vooral over schaarste.
Mevrouw De Boer noemde de BOV-reeks. Daarop zal ik in het voorjaar terugkomen, want daar zullen we apart naar moeten kijken. Mijn gebruikelijke probleem is, vrij naar Loesje, dat ik op de helft van mijn geld altijd nog een stuk maand over heb. In mijn geval gaat het om jaren. Daar kijken we naar. Dat moeten we gewoon goed, ook in verhouding tot elkaar, met elkaar bespreken.
Ik kom te spreken over Venlo. Natuurlijk is het heel belangrijk dat wanneer er over overwegen gevaarlijke stoffen vervoerd worden, je met prioriteit kijkt naar het aanpassen van zo'n overweg. Mijn stelling is dat precies dat gevraagd werd en gedaan is. We hebben er alleen niet voor gekozen om de variant die de voorkeur heeft van de regio, verder uit te zoeken omdat die niet kosteneffectief is. De redenering is dat je deze overweg heel goed op een andere en dus goedkopere manier kunt aanpakken. De Kamer vroeg mij om daar met voorrang mee aan de slag te gaan. Dat was ook de kern van de motie: zet Vierpaardjes met stip op de lijst in de derde tranche. Op dat verzoek ben ik ingegaan. Mevrouw De Boer geeft terecht aan dat uit de overall prognose van het goederenvervoer in Nederland blijkt dat het vervoer toeneemt, maar ook dat de Brabantroute juist na 2022 weer ontlast wordt door de aanleg van het derde spoor in Duitsland aansluitend op de Betuweroute. In de probleemanalyse wordt dan ook geconstateerd dat op basis van de huidige prognoses het goederenvervoer op de Brabantroute na de omleiding tot 2022 sterk zal afnemen. De tunnel is natuurlijk nooit klaar voor 2022. Waarschijnlijk is de tunnel ín 2022 klaar, waarmee hij dus geen oplossing is voor de huidige, tijdelijke problematiek. Uitgangspunt en spelregel van het LVO is de toekomstige ontwikkeling. Die wordt meegenomen voor zover sprake is van onomkeerbare besluitvorming. Daarvan is hier dus geen sprake. De handreiking ligt er in die zin dat wanneer de regio deze variant alsnog wil laten onderzoeken en als gelijkwaardige variant wil neerleggen voor de eindafweging, ik daarop wacht en nu niet doorga. Laat de regio dat onderzoek uitvoeren, zodat dat op tafel komt te liggen. Dan hebben we feitelijk de hele discussie van vandaag gewoon opnieuw. De Kamer weet alvast hoe ik daarnaar kijk en ik weet dat van een aantal van de leden. Mijn punt is dat ik nog een paar andere, ook grote problemen heb met overwegen. Ook daaraan zal ik aandacht moeten besteden. Het is geen kwestie van onwil, maar wel een kwestie van het maken van een bestuurlijke afweging op basis van het feit dat ik geen spoor van twijfel heb dat er verschil van mening zou zijn over wat er voor veiligheid noodzakelijk is. Toen de Kamer uitsprak dat Vierpaardjes in de derde tranche moest worden opgenomen, hebben we daarom meteen gezegd: dat doen we. Natuurlijk doen we dat. Daar gaat de discussie ook niet over.
Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar de lessen uit het ICT-onderzoek. Die moeten we inderdaad trekken. Dat is belangrijk. ICT is altijd een gevoelige

kwestie voor overheden. We hebben dat op verschillende andere dossiers gezien. Ik rapporteer er al over in de voortgangsrapportage. Uiteraard doe ik dat ook naar aanleiding van de Fyra-enquête in de vierde voortgangsrapportage.
Privacy is belangrijk. Er is veel aandacht voor. Als er het nodige overleg is met het College bescherming persoonsgegevens, besteden we daaraan aandacht. Dat moet in ieder geval gezegd worden.
Er is gesproken over de materieelkwestie bij NSR en er is gevraagd hoe we met de pilot omgaan. Het klopt dat NSR materieel normaal gesproken vrijwel door heel Nederland laat rijden. Het deelpark voor de pilot Amsterdam-Utrecht was inderdaad een leerervaring. Het programma bekijkt al langer met NS en andere vervoerders of en, zo ja, hoe met deelparken kan worden omgegaan onder ERTMS. Dat moet ook onderdeel worden van de uitrolstrategie. Die ervaring moeten we juist meenemen in de wijze waarop we straks verdergaan. Daarvoor is de pilot ook bedoeld.
Over de voortgang op het terrein van PGO kan ik zeggen dat er eind 2016 een nieuwe audit komt. Er is inderdaad veel discussie over. De heer Smaling sprak er ook over, maar dat heb ik helaas niet kunnen meenemen. Er valt veel over te zeggen. Ik vermoed dat we dit een andere keer nog gaan doen. Het is van belang om vast te stellen dat er, zelfs als de rechter erover geoordeeld heeft of het kan, groen licht voor gekomen is. Dat is een belangrijk gegeven. We zullen daar strak naar moeten blijven kijken via de audits. Het staat dus wel op het netvlies, maar niet helemaal vandaag in dit debat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): In de brief staat: «Het verzamelen van gegevens is van belang om ERTMS goed te laten werken.» Als we helderheid hebben om welke gegevens het gaat, stelt mijn fractie het erg op prijs als daar advies over wordt gevraagd aan het College bescherming persoonsgegevens en dit met de Kamer wordt gedeeld, zodat we weten wat het oordeel is en de proportionaliteit ervan kunnen beoordelen.
Over de voortgang van de implementatie van het nieuwe normenkader bij PGO zegt de Staatssecretaris dat er eind 2016 een nieuwe audit plaatsvindt. In deze brief staan een aantal aandachtspunten. Worden die allemaal opnieuw bekeken bij de audit? Als de Staatssecretaris daar een toezegging over kan doen, dan neem ik aan dat die vraag dan beantwoord kan worden. Mijn vraag was wat specifieker dan de algemene vraag wanneer de volgende audit komt.

Staatssecretaris **Dijksma**: Op dat laatste punt wil ik afspreken om dat te doen. Ik denk dat het goed is om een aantal van die zaken in zo'n audit te hernemen. Dan kunt u zien of dat effect heeft.
Wat het eerste punt betreft, denk ik dat ik aan het college zal moeten vragen of het aanleiding ziet om bijvoorbeeld adviezen te geven. Ik wil dat van harte oppakken, maar weet niet zeker of het dat zelf nodig vindt. Dat kan het college dan goed checken. Ik laat het de Kamer weten.

De **voorzitter**: Daarmee zijn alle vragen beantwoord. Ik heb vier toezeggingen genoteerd.
– In april zal de Kamer een brief ontvangen over de hernieuwde planning van de uitrol van ERTMS.
– Bij de volgende voortgangsrapportage zal de Staatssecretaris de Kamer informatie ...

Staatssecretaris **Dijksma**: Voorzitter. In april komt de voortgangsrapportage en in de zomer komt de echte planning. Dan weten we tot in de details precies hoe de vork in de steel zit. Dat zeg ik voordat ik verwachtingen schep die ik niet ga waarmaken.

De **voorzitter**: Prima. We nemen dat op die manier op.

- Bij de volgende voortgangsrapportage zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de ervaringen met ERTMS in andere landen, over de voortgang van het maken van afspraken met België en binnen de EU en over de lessen van de Fyra-enquête.
- Voor de zomer zal de Kamer geïnformeerd worden over de eventuele toekenning van ERTMS-gelden aan station Schiphol, die met de Kamer zal worden besproken.
- In het tweede kwartaal van 2016 zal de Staatssecretaris ingaan op de uitvoering van de motie inzake spoordata.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij werd er gezegd dat in de brief de lessen van de Fyra- én de ICT-enquête zouden worden meegenomen.

De **voorzitter**: Dat heb ik genoteerd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): In de volgende audit zullen de aandachtspunten uit deze brief worden meegenomen. Ook zal er een verzoek worden gedaan aan het College bescherming persoonsgegevens.

De **voorzitter**: Ja. We zullen dat toevoegen. Hiermee zijn we gekomen aan het eind van dit algemeen overleg. Ik dank de Staatssecretaris en haar medewerkers voor hun aanwezigheid, het publiek voor de belangstelling en de Kamerleden voor hun inbreng.

Sluiting 13.40 uur.